

definitief | 12-12-2023

Uitwerking verkeersmaatregelen Renesse 2023

Gemeente Schouwen- Duiveland

Klant: Gemeente Schouwen- Duiveland
Projectnummer: BJ3357
Status: Definitief 01
Datum: 12-12-2023



Colofon

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Sustainable Mobility
Trade register number: 56515154

088 348 30 88
info@rhdhv.com
royalhaskoningdhv.com

T
E
W

Titel document: Ontwerpverantwoording uitwerking verkeersmaatregelen Renesse 2023
Ondertitel:
Status: Definitief
Datum: 12-12-2023
Projectnaam: Uitwerking verkeersmaatregelen Renesse
Projectnummer: BJ3357



Classificatie

Vertrouwelijk

Disclaimer

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoudsopgave

Colofon	2	Problematiek	28
Inhoudsopgave	3	SO-ontwerp	30
1. Inleiding	5	VO-ontwerp	38
1.1 Aanleiding.....	5	Afweging vrijliggend fietspad of fietsstraat.....	44
1.2 De vraag.....	5	5. Stoofweg.....	46
1.3 Leeswijzer	6	Problematiek	48
2. Proces.....	7	SO-ontwerp	49
2.1 Fase 1	7	VO-ontwerp	52
2.2 Fase 2	10	6. Lagezoom.....	53
3. Jan van Renesseweg	12	Problematiek	54
3.1 Jan van Renesseweg – Hogezoom.....	12	SO-ontwerp	55
Problematiek.....	13	VO-ontwerp	58
SO-ontwerp	14	7. Parkeren	59
VO-ontwerp	17	7.1 Huidige situatie	60
3.2 Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg.....	18	Parkeerregulering.....	60
Problematiek.....	18	Gebruik.....	60
SO-ontwerp	19	7.2 Parkeerbeleid.....	61
VO-ontwerp	21	Inventarisatie.....	61
3.3 Jan van Renesseweg – Oude Moolweg.....	22	Ambitie	61
Problematiek.....	23	Beleid	61
SO-ontwerp	24	7.3 Gewenste situatie	61
VO-ontwerp	26	7.4 Maatregelen	62
4. Laône.....	27	Bijlage.....	63
		Bijlage 1 Notulen & presentatie startoverleg.....	64
		Bijlage 2 Notulen & presentatie werksessie.....	65
		Bijlage 3 Notulen & presentatie voortgangsoverleg.....	66
		Bijlage 4 Notulen & presentatie voortgangsoverleg.....	67

Bijlage 5 Notulen & presentatie voortgangsoverleg	68
Bijlage 6 SO-ontwerpen	69
Bijlage 7 VO-ontwerpen	70
Bijlage 8 SSK-kostenramingen	71
Bijlage 9 Inrichtingsopties Laône	72
Bijlage 10 Fietsstraat.....	73

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In december 2015 heeft de gemeenteraad van Schouwen-Duiveland het Masterplan Renesse vastgesteld. Ongeveer een jaar later heeft de gemeenteraad, voortbordurend op de inhoud van dit Masterplan, tevens het verkeersplan voor het centrum van Renesse vastgesteld.

De afgelopen jaren heeft de gemeente vervolgens succesvol gewerkt aan de doelstelling om van Renesse weer een bruisende familiebadplaats te maken. Dat heeft echter ook een keerzijde: de toegenomen verkeersdruk in en rond het centrum van Renesse.

Naar aanleiding daarvan is in 2022 het verkeersplan tegen het licht gehouden. In deze nieuwe studie is door Royal HaskoningDHV een analyse gemaakt van de huidige situatie, rekening houdend met toekomstige trends en ontwikkelingen. Tevens is hierin een doorkijk gegeven naar maatregelrichtingen om de bestaande situatie te verbeteren.

1.2 De vraag

Gemeente Schouwen-Duiveland heeft Royal HaskoningDHV gevraagd om de maatregelen (uit de studie Royal HaskoningDHV, 2022) uit te werken naar ontwerpen met bijbehorende kostenramingen.

Het betreft de volgende 7 maatregelen, zie tabel 1-1 en figuur 1-1. Deze zijn genummerd conform de maatregellijst uit de rapportage van Royal HaskoningDHV, 2022.

Het eindresultaat is een voorlopig ontwerp inclusief kostenraming van alle maatregelen (exclusief maatregel 6) en een beknopte memo voor maatregel 6. In de bijbehorende ontwerpnota leggen wij vast welke eisen, afwijkingen en ontwerpkeuzes zijn gehanteerd.

Tabel 1-1 maatregelen Renesse

Nr.	Maatregel
5	Optimaliseren positie fietsers op/langs Stoofweg
6	Parkeerplaats Oude Moolweg en Zeeanemoonweg, uitsluitend voor bewoners en ondernemers
8	Optimaliseren kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom
9	Optimaliseren kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg
10	Optimaliseren kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg
11	Benadrukken fietsoversteek Lagezoom
12	Aanbrengen scheiding voetgangers/fietsers Laône



Figuur 1-1 maatregelen Renesse

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het proces behandeld. De gemaakte keuzes voor de maatregelen worden hierin beschreven.

De maatregelen worden elk in een apart hoofdstuk behandeld. De maatregelen op de Jan van Renesseweg worden samen in één hoofdstuk gebundeld. In ieder hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige problematiek, het SO-ontwerp, het VO-ontwerp en de kostenraming.

In hoofdstuk 3 zijn de maatregelen op de Jan van Renesseweg te vinden. In hoofdstuk 4 de Laône, in hoofdstuk 5 de Stoofweg, in hoofdstuk 6 de Lagezoom en in hoofdstuk 7 de parkeermaatregel voor parkeerterrein Oude Moolweg en Zeeanemoonweg.

Als laatste is er nog een bijlage toegevoegd van de notulen en presentaties van de overleggen, de SO-ontwerpen, de VO-ontwerpen en de SSK-kostenraming. In de bijlage zijn tevens de inrichtingsopties van de Laône te vinden, inclusief de toelichting op de inrichting tot fietsstraat.

2. Proces

In dit hoofdstuk wordt het doorgelopen proces voor beide fases beschreven. Bij verschillende maatregelen is herhaaldelijk gekozen voor een bepaalde oplossing. De actuele problematiek, het SO-ontwerp, het VO-ontwerp en de kostenraming worden beschreven in dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk wordt niet inhoudelijk ingegaan op de maatregelen, enkel het proces. De gemaakte keuzes en de bijbehorende inhoudelijke afwegingen staan per locatie beschreven in H3 t/m H7.

Er is gestart met een overkoepelend startoverleg, waarin alle maatregelen zijn doorgelopen. De 7 maatregelen zijn in twee verschillende fases uitgewerkt: Fase 1 en Fase 2. In Fase 1 zijn de maatregelen 8, 9, 10 en 12 uitgewerkt. Na de afronding van Fase 1 is gestart met de uitwerking van Fase 2 (maatregelen 5, 6, 11 en een extra variant voor maatregel 12). De presentaties en notulen van de overleggen zijn te vinden in bijlage 1 t/m 4, de SO-ontwerpen in bijlage 5, de VO-ontwerpen in bijlage 6 en de kostenramingen in bijlage 7.

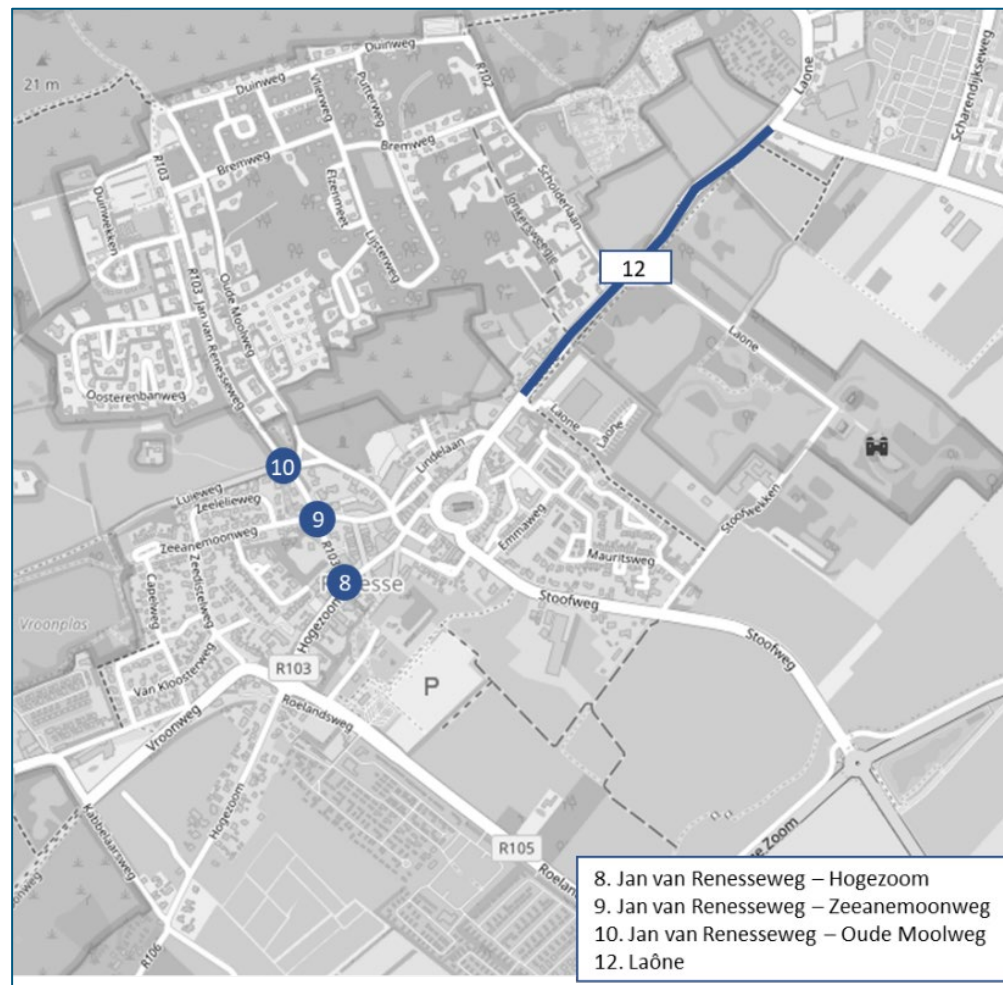
Het doel van dit proces was te komen tot een gedragen VO-ontwerp per maatregel en een beknopte memo voor maatregel 6.

2.1 Fase 1

In figuur 2-1 zijn de maatregelen van Fase 1 te zien.

Startoverleg (09-05-2023)

In het startoverleg zijn alle maatregelen besproken. Per maatregel is stilgestaan bij de problematiek en is een eerste doorkijk gemaakt naar mogelijke oplossingsrichtingen.



Figuur 2-1 uitgewerkte maatregelen Fase 1

Werk sessie (01-06-2023)

Per maatregel zijn de inrichtingsopties onderzocht en schematisch uitgewerkt. In tabel 2-1 zijn de inrichtingsopties per maatregel weergegeven.

Tabel 2-1 inrichtingsopties per maatregel (werksessie) Fase 1

Jan van Renesseweg - Hogezoom	Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg	Jan van Renesseweg – Oude Moolweg	Laõne
Basismaatregel	Optie 1: Verkeerskundig (gelijkwaardig kruispunt)	Optie 1: Verkeerskundig (gelijkwaardig kruispunt)	Optie 1: Fietzers op de rijbaan
	Optie 2: Voorrangskruispunt	Optie 2: Voorrangskruispunt	Optie 2: Optimaliseren fiets- en voetpad
	Optie 3: Keien als geleiding	Optie 3: Keien als geleiding	Optie 3: Optimaliseren fietspad & ruiterspad vervangen
	Optie 4: Markering als geleiding	Optie 4: Markering als geleiding	Optie 4: Tweerichtingen fietsstraat
	Optie 5: Markering & visueel plateau	Optie 5: Shared-Space (plein)	Optie 5: Eenrichting fietsstraat
	Optie 6: Shared-Space (plein)		Optie 6: Eenrichting fietsstraat & 2 ^e ontsluiting

Voor iedere inrichtingsoptie per maatregel zijn de voor- en nadelen inzichtelijk gemaakt en zijn de effecten afgewogen in een afwegingstabel met plussen en minnen. De volgende effecten/criteria zijn hiervoor gebruikt:

- Verkeersveiligheid
- Verduidelijking verkeerssituatie
- Comfort fietsers
- Ruimtelijke inpasbaarheid

- Routekeuze/sturing gemotoriseerd verkeer
- Snelheid
- Kosten

In de werksessie zijn de inrichtingsopties per maatregel uitgebreid besproken en is per maatregel gekozen welke inrichtingsoptie(s) verder uitgewerkt worden naar een SO-ontwerp. Voor de Jan van Renesseweg – Hogezoom zijn tijdens de werksessie twee opties bedacht die zijn uitgewerkt naar een SO-ontwerp.

Voortgangsoverleg (21-06-2023)

De gekozen inrichtingsoptie(s) per maatregel zijn uitgewerkt naar een SO-ontwerp. Zie tabel 2-2 voor de uitgewerkte optie(s) per maatregel.

Tabel 2-2 SO-maatregelen Fase 1

Jan van Renesseweg - Hogezoom	Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg	Jan van Renesseweg – Oude Moolweg	Laõne
Optie 1: Voetgangersgebied	Optie 1: Verkeerskundig (gelijkwaardig kruispunt)	Optie 1: Verkeerskundig (gelijkwaardig kruispunt)	Optie 2: Optimaliseren fiets- en voetpad
Optie 2: Inritconstructie	Optie 6: Shared-Space (plein)	Optie 5: Shared-Space (plein)	Optie 4: Tweerichtingen fietsstraat

Voorafgaand aan het voortgangsoverleg zijn de SO-ontwerpen opgeleverd aan de projectgroep. Tijdens het voortgangsoverleg zijn de SO-ontwerpen uitgebreid besproken en is uiteindelijk een keuze gemaakt welke SO-ontwerp verder zijn uitgewerkt naar VO-ontwerp.

Per SO-ontwerp zijn nogmaals de voor- en nadelen inzichtelijk gemaakt en zijn de effecten afgewogen in een afwegingstabel met plussen en minnen. Hiervoor zijn dezelfde effecten/criteria gebruikt als bij de vorige werksessie. Het effect/criteria 'Ruimtelijke impact' is hieraan toegevoegd.

Afronding (31-08-2023)

De gekozen SO-ontwerpen zijn uitgewerkt naar een VO-ontwerp. Zie tabel 2-3 voor het uitgewerkte VO-ontwerp per maatregel.

Tabel 2-3 VO-maatregelen Fase 1

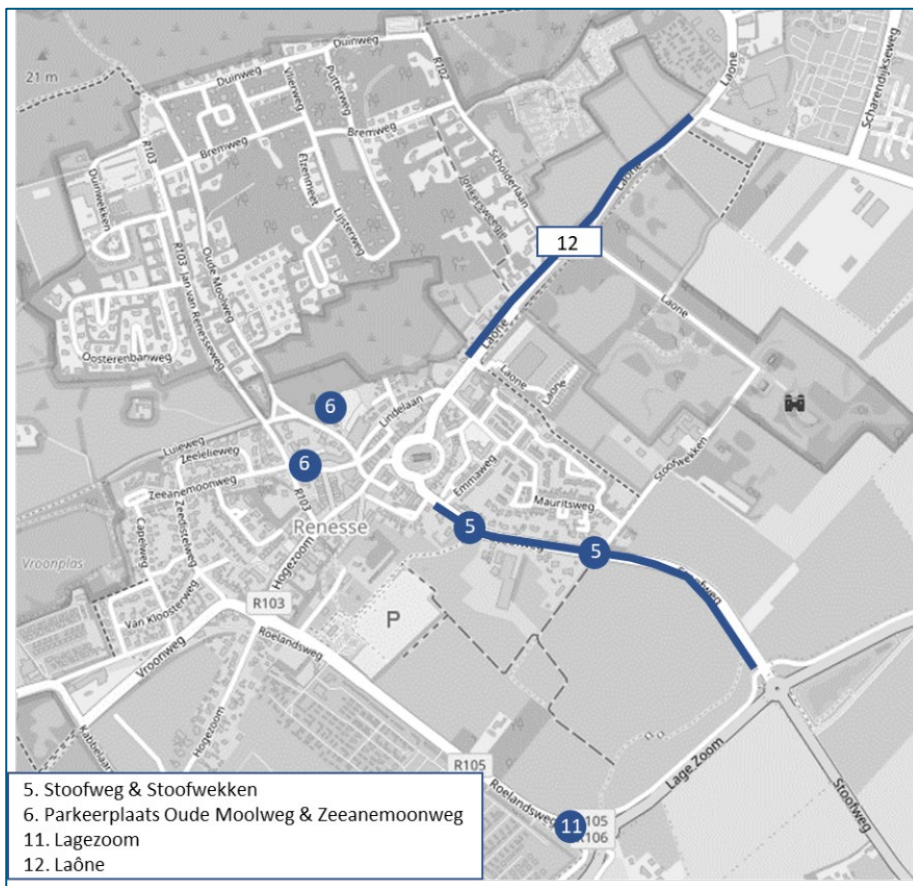
Jan van Renesseweg - Hogezoom	Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg	Jan van Renesseweg – Oude Moolweg	Laône
Optie 1: Voetgangersgebied	Optie 6: Plein	Optie 5: Plein	Optie 4: Tweerichtingen fietsstraat

De VO-ontwerpen zijn in concept opgeleverd aan de projectgroep en de opmerkingen zijn hierop verwerkt. Hiermee zijn de VO-ontwerpen definitief vastgesteld.

Aan de hand van de definitieve VO-ontwerpen is voor iedere maatregel een SSK-kostenraming opgesteld met een marge van +/- 30%. De kostenramingen zijn in concept naar de projectgroep opgeleverd. Vervolgens is de ontwerpverantwoording opgesteld en in concept opgeleverd aan de projectgroep. De opmerkingen van de projectgroep op de kostenramingen en ontwerpnota zijn verwerkt. Hiermee is Fase 1 definitief afgerond.

2.2 Fase 2

In figuur 2-2 zijn de maatregelen van Fase 2 te zien. Deze paragraaf beschrijft kort welke opties in welk overleg besproken zijn geweest. Gedurende het proces zijn bepaalde varianten verder doorontwikkeld, waardoor nieuwe opties ontstonden. Om onduidelijkheden te voorkomen zijn deze doorgenummerd.



Figuur 2-2 uitgewerkte maatregelen Fase 2

Startoverleg (09-05-2023)

In het startoverleg zijn alle maatregelen besproken. Per maatregel is stilgestaan bij de problematiek en is een eerste doorkijk gemaakt naar mogelijke oplossingsrichtingen.

Werkessie (31-08-2023)

Per maatregel zijn de inrichtingsopties onderzocht en schematisch uitgewerkt. In tabel 2-4 zijn de inrichtingsopties per maatregel weergegeven.

Tabel 2-4 inrichtingsopties per maatregel (werksessie) Fase 2

Stoofweg	Stoofwijken	Parkeermaatregel	Lagezoom
Optie 1: Haag kan gesnoeid worden	Basismaatregel	Optie 1: Vergunning parkeren volgens beleid gemeente	Basismaatregel
Optie 2: Haag kan niet gesnoeid worden		Optie 2: Vergunning volgens aparte ontheffingsregeling	
Optie 3: eenzijdige wegversmalling			

Voor iedere inrichtingsoptie per maatregel zijn de voor- en nadelen inzichtelijk gemaakt en zijn de effecten afgewogen in een afwegingstabel met plussen en minnen. De volgende effecten/criteria zijn hiervoor gebruikt:

- Veiligheid
- Verduidelijking verkeerssituatie
- Comfort fietsers
- Ruimtelijke inpasbaarheid
- Routekeuze/sturing gemotoriseerd verkeer
- Snelheid
- Kosten

In de werksessie zijn de inrichtingsopties per maatregel uitgebreid besproken en is per maatregel gekozen welke inrichtingsoptie(s) verder uitgewerkt worden naar een SO-ontwerp.

Op verzoek van de gemeente is Optie 2: Optimaliseren fiets- en voetpad van de Laône uitgewerkt naar een VO-ontwerp. Dit ontwerpproces heeft tegelijk gelopen met de uitwerking van Fase 2.

Voortgangsoverleg (05-10-2023)

De gekozen inrichtingsoptie(s) per maatregel zijn uitgewerkt naar een SO-ontwerp. Zie tabel 2-5 voor de uitgewerkte optie(s) per maatregel.

Tabel 2-5 SO-maatregelen Fase 2

Stoofweg	Stoofwijken	Lagezoom	Laône
Optie 3: eenzijdige wegversmalling	Basismaatregel	Optie 1: Fietsoversteek oostkant	Optie 2: Vrijliggend fiets- en voetpad
Optie 4: tweezijdige wegversmalling		Optie 2: Fietsoversteek westkant	

Voor de parkeermaatregel is besloten optie 1: Vergunning parkeren volgens beleid gemeente uit te werken in een beknopte memo.

Tijdens het voortgangsoverleg is een nieuwe variant bedacht voor de Stoofweg optie 4: tweezijdige wegversmalling. Deze is na het overleg op SO-niveau uitgewerkt.

Afronding (27-10-2023)

De gekozen SO-ontwerpen zijn uitgewerkt naar een VO-ontwerp. Zie tabel 2-6 voor het uitgewerkte VO-ontwerp per maatregel.

Tabel 2-6 VO-maatregelen

Stoofweg	Stoofwijken	Lagezoom	Laône
Optie 4: Tweezijdige wegversmalling	Basismaatregel	Optie 2: Fietsoversteek westkant	Optie 2: Vrijliggend fiets- en voetpad

De VO-ontwerpen zijn in concept opgeleverd aan de projectgroep en de opmerkingen zijn hierop verwerkt. Hiermee zijn de VO-ontwerpen definitief vastgesteld.

Aan de hand van de definitieve VO-ontwerpen is voor iedere maatregel een SSK-kostenraming opgesteld met een marge van +/- 30%. De kostenramingen zijn in concept naar de projectgroep opgeleverd. Vervolgens is de ontwerpverantwoording opgesteld en in concept opgeleverd aan de projectgroep. De opmerkingen van de projectgroep op de kostenramingen en ontwerpnota zijn verwerkt. Hiermee is Fase 2 definitief afgerond.

3. Jan van Renesseweg

In dit hoofdstuk worden de drie maatregelen op de Jan van Renesseweg behandeld.

3.1 Jan van Renesseweg – Hogezoom

De kruising Jan van Renesseweg – Hogezoom bevindt zich aan de westkant van het centrumgebied van Renesse, zie figuur 3-1. In de hoek van de kruising bevindt zich kledingzaak Bomont, met de ingang aan de Jan van Renesseweg.

Sinds april 2023 is de Hogezoom-centrumgebied jaarrond afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer. Dit houdt in dat verkeer vanaf de Hogezoom en Lange Reke de Hogezoom-centrumgebied niet mogen inrijden, uitgezonderd voor laden/lossen tussen 06:00 – 12:00. Fietzers en brommers mogen een deel van het jaar wel gebruik maken van de Hogezoom-centrumgebied.

In de zomermaanden is de Hogezoom-centrumgebied tevens ingesteld als voetangersgebied. Dit houdt in dat fietsers en brommers in deze periode niet de Hogezoom-centrumgebied mogen infietsen (uitgezonderd tussen 22:00 en 10:00 uur).

Verkeer op de Hogezoom, komend vanaf de rotonde Helder, mag alleen linksaf slaan naar de Jan van Renesseweg. Via de Jan van Renesseweg kan worden doorgereden naar het strand. Dit is dan ook de doorgaande route.

Het kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom is de westelijke ontsluiting van het centrumgebied Renesse. Het centrumgebied wordt aan de oostzijde ontsloten door het kruispunt Lange Reke – Oude Moolweg – Hogezoom. In deze studie is alleen het kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom uitgewerkt, aangezien deze locatie is aangegeven als knelpunt (in de eerdere studie). Echter, omdat beide kruispunten dezelfde inrij kenmerken hebben kunnen deze niet los van elkaar worden gezien. Als het ene kruispunt wordt aangepast, moet het andere kruispunt op termijn ook worden aangepast (zodat de zone van beide kanten duidelijk herkenbaar is). Zo wordt de continuïteit en eenheid in de vormgeving van de kruispunten gewaarborgd.



Figuur 3-1 situatie Jan van Renesseweg – Hogezoom (StreetSmart)

Problematiek

De Hogezoom-centrumgebied is sinds april 2023 jaarrond afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer en in de zomermaanden ook voor fietsers en brommers. De doorgaande route op de Hogezoom, komend vanaf de rotonde Helder, is hiermee veranderd. Verkeer moet links afslaan naar de Jan van Renesseweg en mag niet meer rechtdoor de Hogezoom-centrumgebied inrijden.

De inrichting van het kruispunt geeft de indruk dat rechtdoor de Hogezoom-centrumgebied inrijden, nog mogelijk is, ondanks de borden. Het kruisingsvlak is groot en uit de verharding en weginrichting is geen verschil zichtbaar tussen de rijbaan en het trottoir. Hierdoor komt het voor dat mensen, met name op drukke dagen, op het kruisingsvlak lopen zonder dat zij dit door hebben. Dit gebeurt regelmatig bij de ingang van de kledingzaak Bomont. De ingang ligt dicht op de rijbaan, waardoor bezoekers gemakkelijk op de rijbaan lopen zonder dat zij er erg in hebben. Ook blijkt uit de verharding en weginrichting niet wat de gewenste doorgaande route is (afslaan naar links). Er is geen geleiding op het kruisingsvlak.

Het gebeurt met enige regelmaat dat gemotoriseerd verkeer de Hogezoom-centrumgebied in- of uitrijdt, terwijl dit niet is toegestaan. Als er plotseling een auto uit de Hogezoom-centrumgebied rijdt naar de Hogezoom of Jan van Renesseweg, is niet altijd duidelijk wie voorrang heeft op dit kruispunt. Uit de verharding en weginrichting weten de weggebruikers de voorrangsregels niet op te halen.



Figuur 3-2 problematiek Jan van Renesseweg - Hogezoom

SO-ontwerp

Om de verkeerssituatie te verduidelijken en het verkeer beter te geleiden zijn de volgende basismaatregelen bedacht:

- Aanbrengen vloeiende bocht Hogezoom – Jan van Renesseweg;
- Doortrekken wegprofiel Jan van Renesseweg over het kruisingsvlak naar de Hogezoom;
- Aanbrengen hoogteverschil tussen kruisingsvlak Hogezoom – Jan van Renesseweg en Hogezoom-centrumgebied;
- Verwijderen keien.

Bij de ingang van de kledingzaak van Bomont worden geen aanpassingen gedaan. De gemeente heeft ter verduidelijking de trottoirbanden verder doorgetrokken, zodat de overgang van voetpad/rijbaan duidelijker is voor voetgangers. Het verbreden van het voetpad zou een aanvullende maatregel kunnen zijn, maar dit heeft een relatief grote impact op de omgeving en is daarmee niet gewenst. De rijbaan zou hiervoor verlegd moeten worden, wat ten koste gaat van het voetgangersgebied en het betonpad (voetpad). Het toevoegen van bijvoorbeeld een voetgangersoversteek ter hoogte van de ingang van Bomont is tevens niet gewenst. Op een erftoegangsweg 30 km/uur (functie Jan van Renesseweg) worden volgens de CROW-richtlijnen geen voetgangersoversteekplaatsen geadviseerd, omdat voetgangers in principe overal mogen oversteken. Een voetgangersoversteekplaats zou hiermee voor schijnveiligheid kunnen zorgen. Daarbij is het stedenbouwkundig en esthetisch gezien geen fraaie oplossing.

Ter verduidelijking van de voorrangssituatie en het voorkomen van ongewenst in- en uitrijden Hogezoom-centrumgebied, zijn twee opties bedacht voor de aansluiting van de Hogezoom-centrumgebied. De Hogezoom-centrumgebied moet toegankelijk blijven voor voetgangers, fietsers, bevoorradingsverkeer, hulpdiensten, etc.

Deze twee opties zijn, samen met de basismaatregelen, uitgewerkt tot twee SO-ontwerpen. Zie figuur 3-4 op de volgende pagina voor de SO-ontwerpen.

- Optie 1: Voetgangersgebied
- Optie 2: Inritconstructie



Figuur 3-3 Ingang kledingzaak Bomont (StreetSmart)

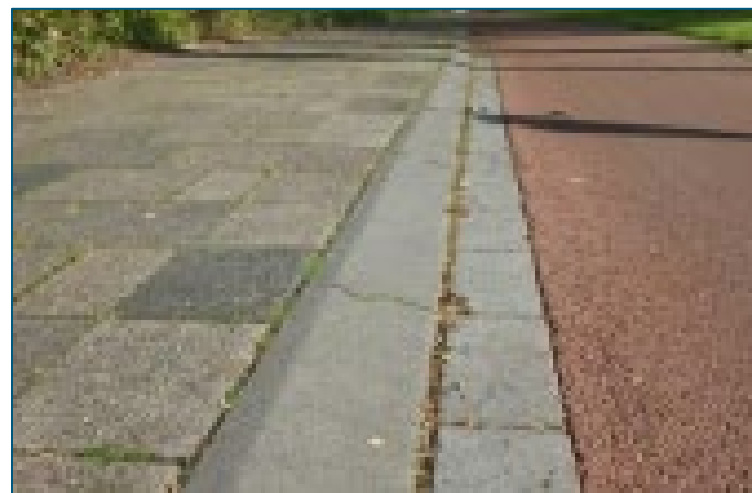
Optie 1: Voetgangersgebied

Er wordt een scheiding aangebracht tussen het voetgangersgebied en de rijbaan. Het trottoir van het voetgangersgebied langs de rijbaan wordt verhoogd en er wordt een trottoirband geplaatst tussen de rijbaan en het trottoir. Hierdoor wordt het voor de weggebruikers duidelijk wat de rijbaan is en wat het voetgangersgebied is. De trottoirband wordt vergevingsgezind, zodat voetgangers niet vallen als zij per ongeluk naast het trottoir stappen. Ook kunnen hierdoor fietsers en het bevoorradingsverkeer de Hogezoom centrumgebied gemakkelijk en comfortabel blijven inrijden. In figuur 3-4 is een voorbeeld te zien van een vergevingsgezinde trottoirband.

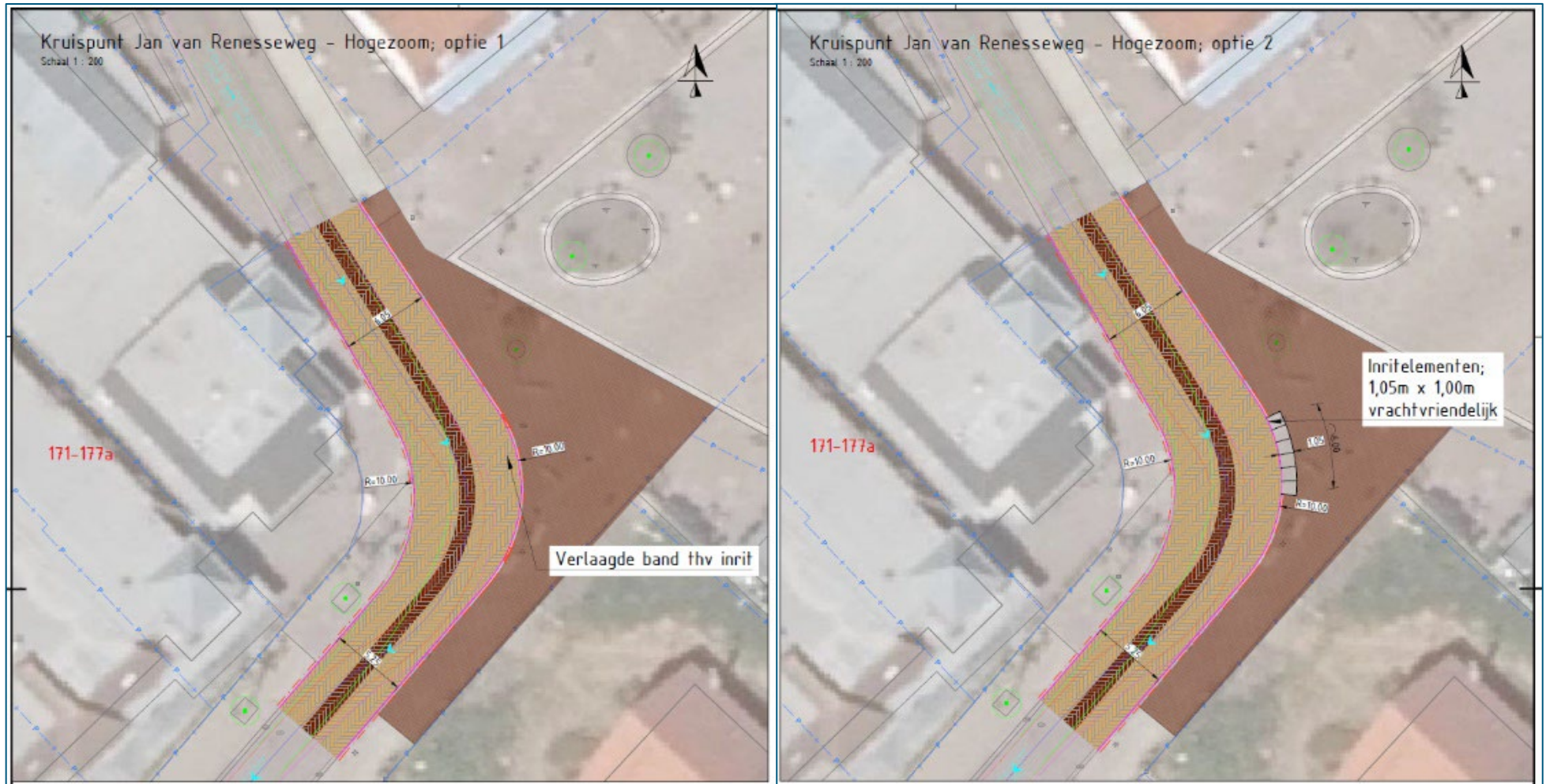
Optie 2: Inritconstructie

Aan de Hogezoom-centrumgebied wordt een inritconstructie gemaakt. Aan weerszijden van de inrit wordt het trottoir van het voetgangersgebied langs de rijbaan verhoogd en er wordt een trottoirband geplaatst tussen rijbaan en trottoir. De inritconstructie zorgt voor een verduidelijking van de verkeerssituatie: het verkeer komend uit Hogezoom-centrumgebied moet voorrang verlenen. Daarbij zorgt de inrit voor een goede geleiding van het verkeer van en naar Hogezoom-centrumgebied. Door het verhogen van het trottoir en het aanbrengen van de trottoirbanden wordt het voor de weggebruikers tevens duidelijk wat de rijbaan is en wat het voetgangersgebied is. De trottoirband wordt vergevingsgezind, zodat voetgangers niet vallen als zij per ongeluk naast het trottoir stappen. In figuur 3-4 is een voorbeeld te zien van een vergevingsgezinde trottoirband.

Gekozen is optie 1: Voetgangersgebied. Deze optie wordt verder uitgewerkt naar een VO-ontwerp. In de verdere uitwerking is gebleken dat optie 2 technisch niet haalbaar is. Door het toepassen van inritblokken moet het straatwerk van het voetgangersgebied worden verhoogd en moet de afwatering van het plein (van het voetgangersgebied) worden aangepast. In de bestaande situatie loopt de afwatering aan de beide zijden van de Jan van Renesseweg. Om de afwatering aan te passen, moet een groot gedeelte van het plein op de schop. Dit is een kostbare maatregel en geeft overlast voor de omgeving, terwijl het centrumgebied enkele jaren geleden volledig is heringericht. Vanuit deze overwegingen wordt gekozen voor optie 1.



Figuur 3-4 Voorbeeld vergevingsgezinde trottoirband



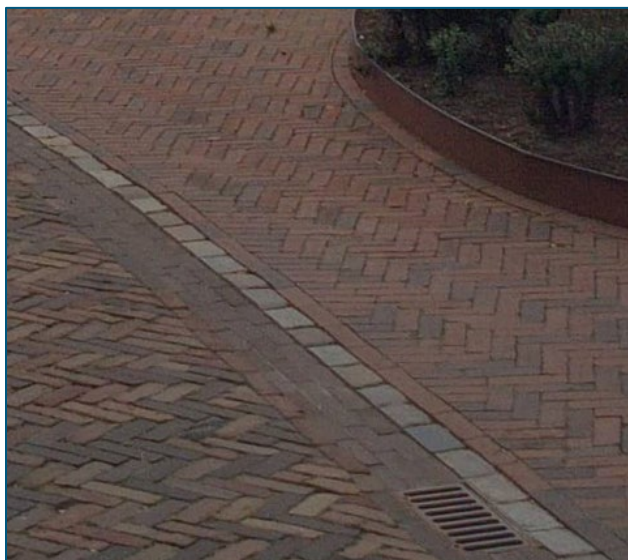
Figuur 3-5 SO-ontwerp Jan van Renesseweg - Hogezoom

VO-ontwerp

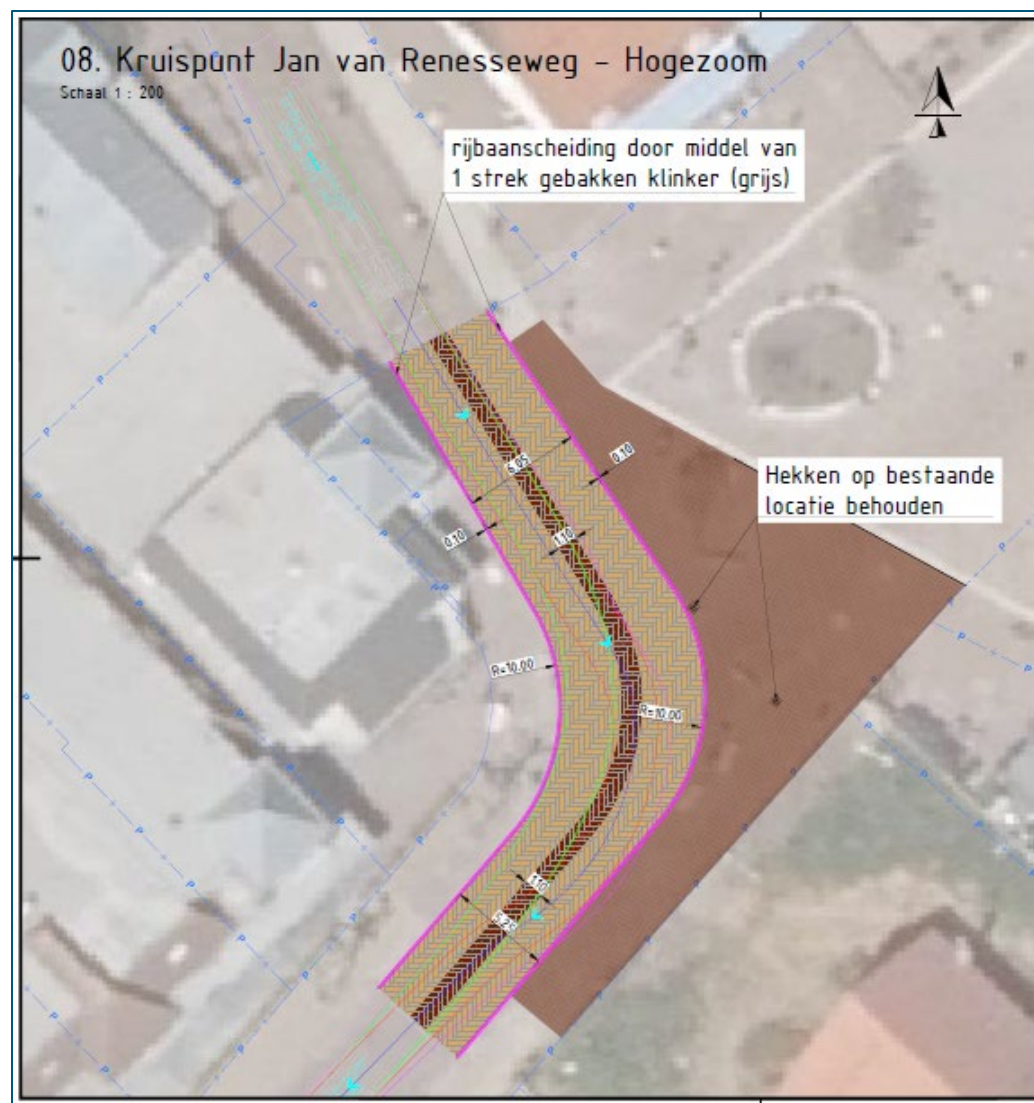
In figuur 3-7 is het VO-ontwerp van het kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom weergegeven.

Ten opzichte van het SO zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- Vanwege de afwatering van het voetgangersgebied (Hogezoom-centrumgebied) wordt er geen hoogteverschil aangebracht tussen de rijbaan en het trottoir. Het gehele kruisingsvlak en trottoir blijft op dezelfde hoogte behouden.
- Om het onderscheid tussen de rijbaan en het voetgangersgebied extra te benadrukken wordt een afwijkende materialisering toegepast. Dit geldt voor weerszijden van de rijbaan. Er wordt aangesloten bij de materialisering van het Masterplan Renesse, zoals op de Zeeanemoonweg is toegepast. In figuur 3-6 is hiervan het voorbeeld te zien.
- Het kruisingsvlak Jan van Renesseweg – Hogezoom is getoetst met de rijcurve van een trekker met oplegger. Er is bochtverbreding toegepast, zodat de trekker met oplegger de bocht kan maken én een personenauto die al in de bocht zit, kan uitwijken.



Figuur 3-6 Rijbaanscheiding Zeeanemoonweg (StreetSmart)



Figuur 3-7 VO-ontwerp Jan van Renesseweg - Hogezoom

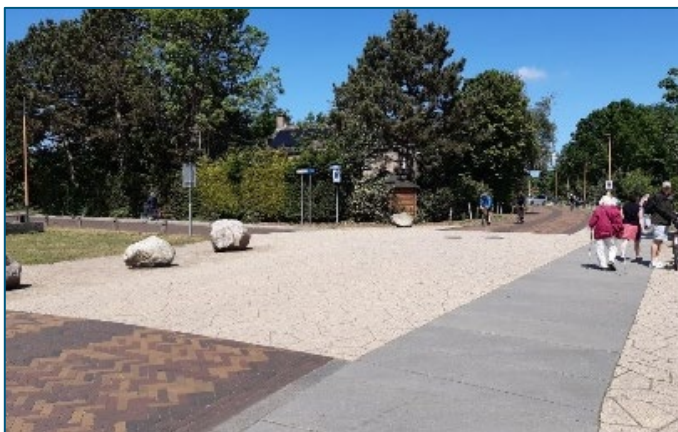
3.2 Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg

De kruising Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg is een gelijkwaardige kruising: rechts heeft voorrang.

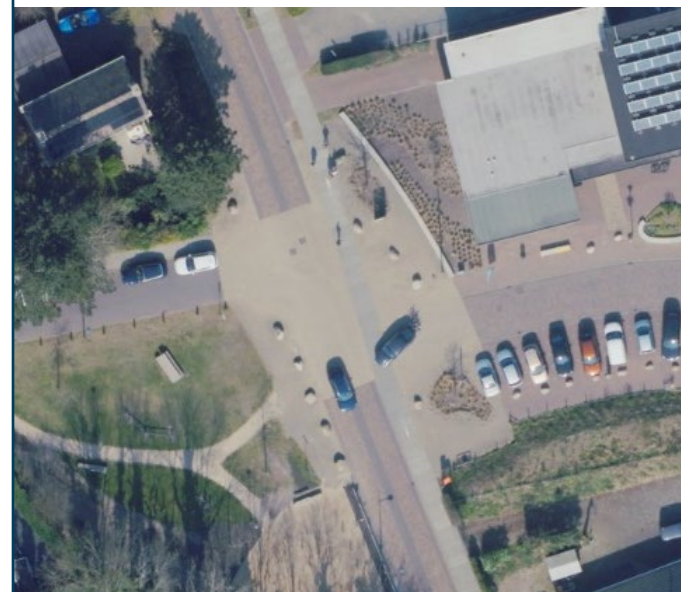
Via de Zeeanemoonweg-oost komt het verkeer naar het centrumgebied Renesse en bij het Dorpshuis Renesse. Net na het kruisingsvlak zijn haakse parkeervakken aanwezig. Verder is de Zeeanemoonweg-oost eenrichtingsverkeer: verkeer mag alleen de Zeeanemoonweg-oost inrijden vanaf de Jan van Renesseweg. De Zeeanemoonweg-west is in twee richtingen berijdbaar en ontsluit de woonwijk aan de westkant van Renesse. Via de Jan van Renesseweg kan worden doorgereden naar het strand.

Problematiek

Bij de herinrichting van het kruispunt heeft vooral de stedenbouwkundige uitstraling de boventoon gevoerd. Door een afwijkende verharding van de rijbaan en de trottoirs wordt de aandacht van de weggebruiker getrokken. De stoep is van betonplaten en loopt door langs de Jan van Renesseweg over de kruising. Ter plaatse van de kruising zijn er geen niveaunderschillen en is er geen bebording en markering om de weggebruiker te informeren of sturen. Hierdoor komt het voor dat mensen, met name op drukke dagen, op het kruisingsvlak lopen zonder dat zij dit door hebben. Ook blijkt uit de verharding en weginrichting niet wat de voorrangsregeling is.



Figuur 3-8 problematiek Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg



Figuur 3-9 situatie Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg (StreetSmart)

SO-ontwerp

Er zijn twee SO-ontwerpen uitgewerkt voor de Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg. Zie figuur 3-10 op de volgende pagina voor de SO-ontwerpen.

- Optie 1: Verkeerskundig (gelijkwaardig kruispunt)
- Optie 6: Shared-Space (pleintje)

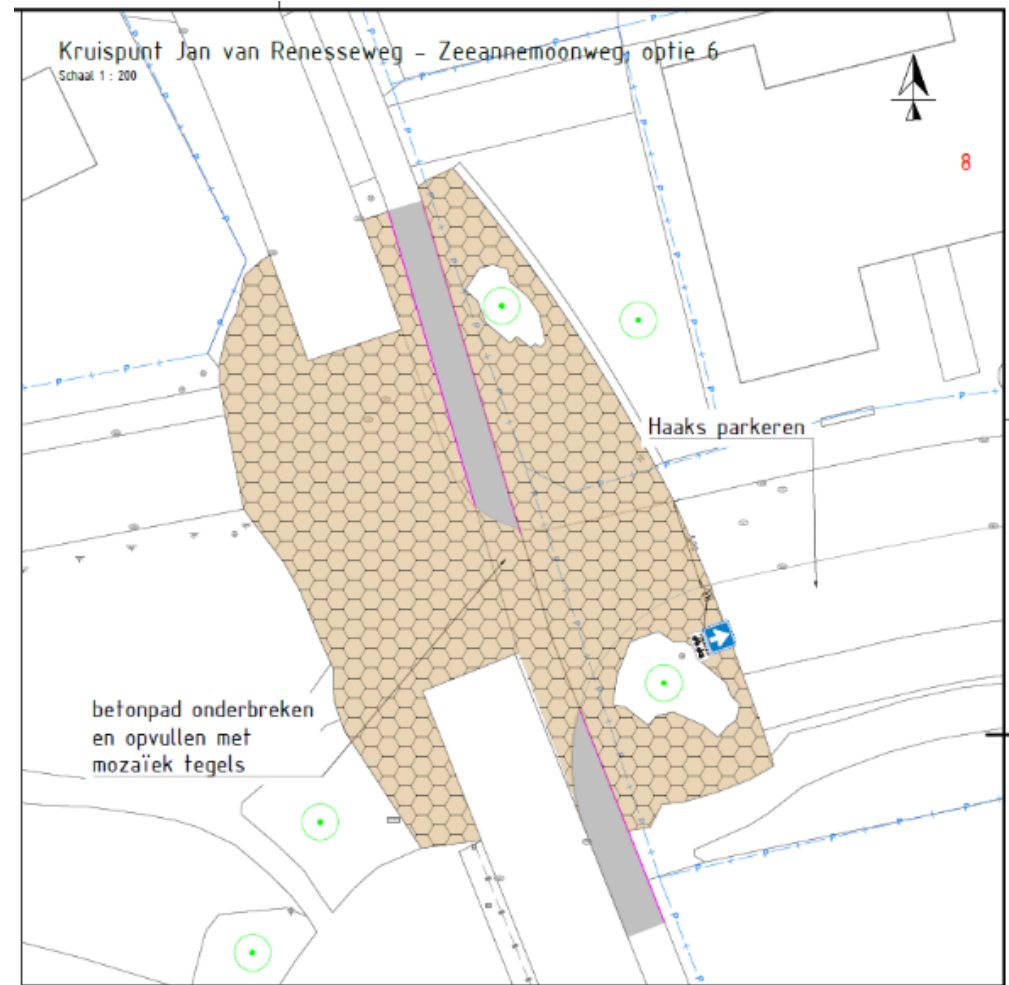
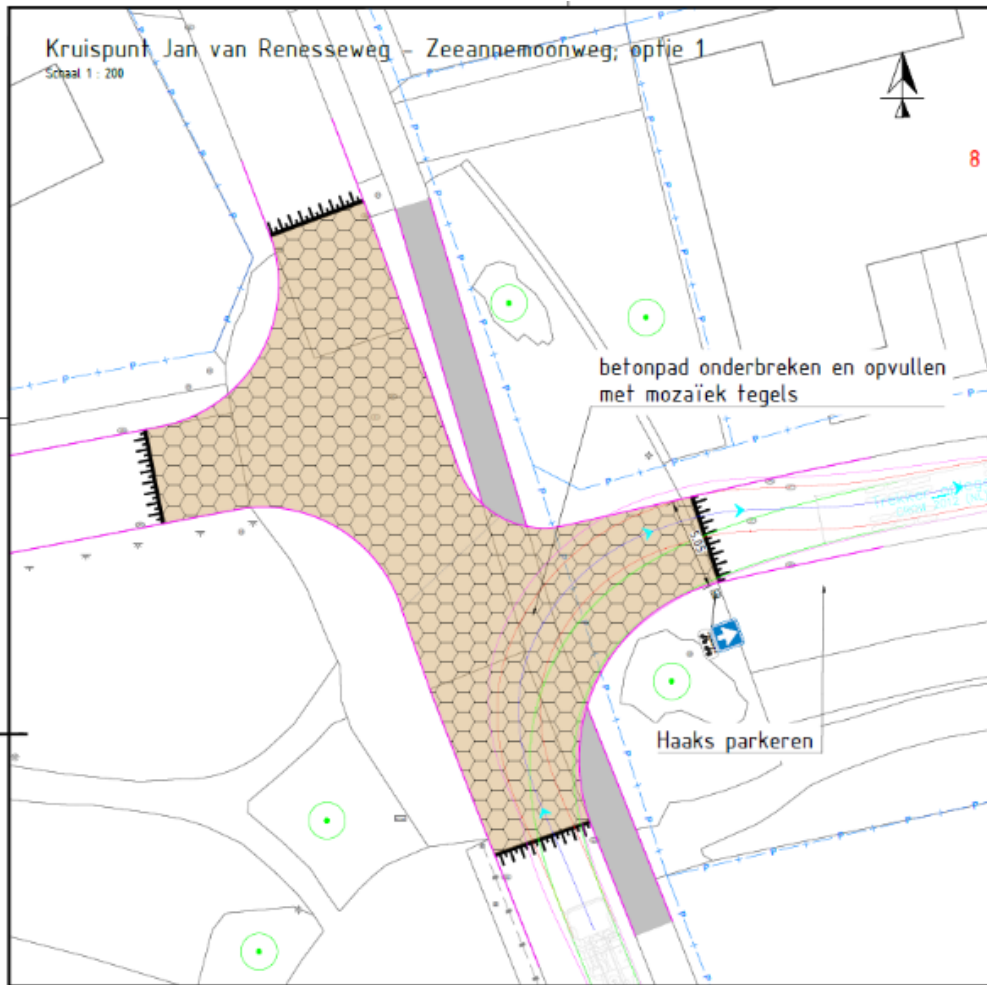
Optie 1: Verkeerskundig

Er wordt een gelijkwaardig kruispunt gerealiseerd. Het kruisingsvlak wordt verkleind en wordt op een plateau gerealiseerd: rechts heeft voorrang. Het wegprofiel Jan van Renesseweg wordt onderbroken ter plaatse van het plateau. Het betonpad langs de Jan van Renesseweg wordt onderbroken ter hoogte van het kruisingsvlak, ter verduidelijking van de verkeerssituatie. Het kruispunt wordt hiermee volledig volgens de CROW-richtlijnen ingericht.

Optie 6: Shared-Space

Er wordt een pleintje gerealiseerd. Het betonpad langs de Jan van Renesseweg wordt onderbroken ter hoogte van de Zeeanemoonweg, zodat een volwaardig pleintje ontstaat. Het shared-space principe wordt hiermee volledig omarmt.

Gekozen is om optie 6: Shared-Space uit te werken naar een VO-ontwerp. Optie 1: Verkeerskundig is een ingrijpende maatregel: het hele kruispunt moet op de schop, wat weer overlast voor de omgeving geeft en de maatregel kost relatief veel geld. Daarnaast is ook van belang dat dit kruispunt samenhangt met de andere kruispunten op de Jan van Renesseweg (de Oude Moolweg). Vanuit verkeerskundig oogpunt is het wenselijk dat deze kruispunten éénduidig worden aangepakt (visueel kennen deze kruispunten ook gelijke inrichtingskenmerken). Een gelijkwaardig kruispunt met plateau is op beide kruispunten eveneens relatief kostbaar en lastig inpasbaar (mede door het éénrichtingsverkeer op de Zeeanemoonweg en de Oude Moolweg). Om deze redenen wordt gekozen voor optie 6.



Figuur 3-10 SO-ontwerp Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg

VO-ontwerp

In figuur 3-11 is het VO-ontwerp van het kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg weergegeven.

Ten opzichte van het SO zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- Om het shared-space principe te versterken, wordt het betonpad langs de Jan van Renesseweg onderbroken over het gehele plein conform aangegeven in bovenstaand figuur. Het betonpad wordt onderbroken en opgevuld met mozaïektegels (zoals de rest van het plein).
- In de huidige situatie loopt de rode bestrating van de Jan van Renesseweg door tot de "inhammen" in het plein. Om de shared-space uitstraling te versterken, worden deze inhammen opgebroken en opgevuld met mozaïektegels.



Figuur 3-11 VO-ontwerp Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg

3.3 Jan van Renesseweg – Oude Moolweg

De kruising Jan van Renesseweg – Oude Moolweg is een gelijkwaardige kruising: rechts heeft voorrang. De Oude Moolweg is eenrichtingsverkeer: verkeer mag alleen de Oude Moolweg uitrijden.

Op en nabij het kruisingsvlak sluiten meerdere inritten en onverharde zijwegen (zoals de Luieweg) aan. Het verkeer hieruit komend moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Jan van Renesseweg en de Oude Moolweg.



Figuur 3-12 situatie Jan van Renesseweg – Oude Moolweg (StreetSmart)

Problematiek

Bij de herinrichting van het kruispunt heeft vooral de stedenbouwkundige uitstraling de boventoon gevoerd. Door een afwijkende verharding van de rijbaan en de trottoirs wordt de aandacht van de weggebruiker getrokken. De stoep is van betonplaten en loopt door langs de Jan van Renesseweg over de kruising. Ter plaatse van de kruising zijn er geen niveauverschillen en is er geen bebording en markering om de weggebruiker te informeren of sturen.

Hierdoor komt het voor dat mensen, met name op drukke dagen, op het kruisingsvlak lopen zonder dat zij dit door hebben. Ook blijkt uit de verharding en weginrichting niet wat de voorrangsregeling is. De aansluitingen van de inritten en de onverharde wegen op het kruisingsvlak helpen niet mee in de begrijpelijkheid van de voorrangsregeling op het kruispunt.



Figuur 3-13 problematiek Jan van Renesseweg – Oude Moolweg



Figuur 3-14 problematiek Jan van Renesseweg – Oude Moolweg

SO-ontwerp

Er zijn twee SO-ontwerpen uitgewerkt voor de Jan van Renesseweg – Oude Moolweg. Zie figuur 3-15 op de volgende pagina voor de SO-ontwerpen.

- Optie 1: Verkeerskundig (gelijkwaardig kruispunt)
- Optie 5: Shared-Space (pleintje)

Optie 1: Verkeerskundig

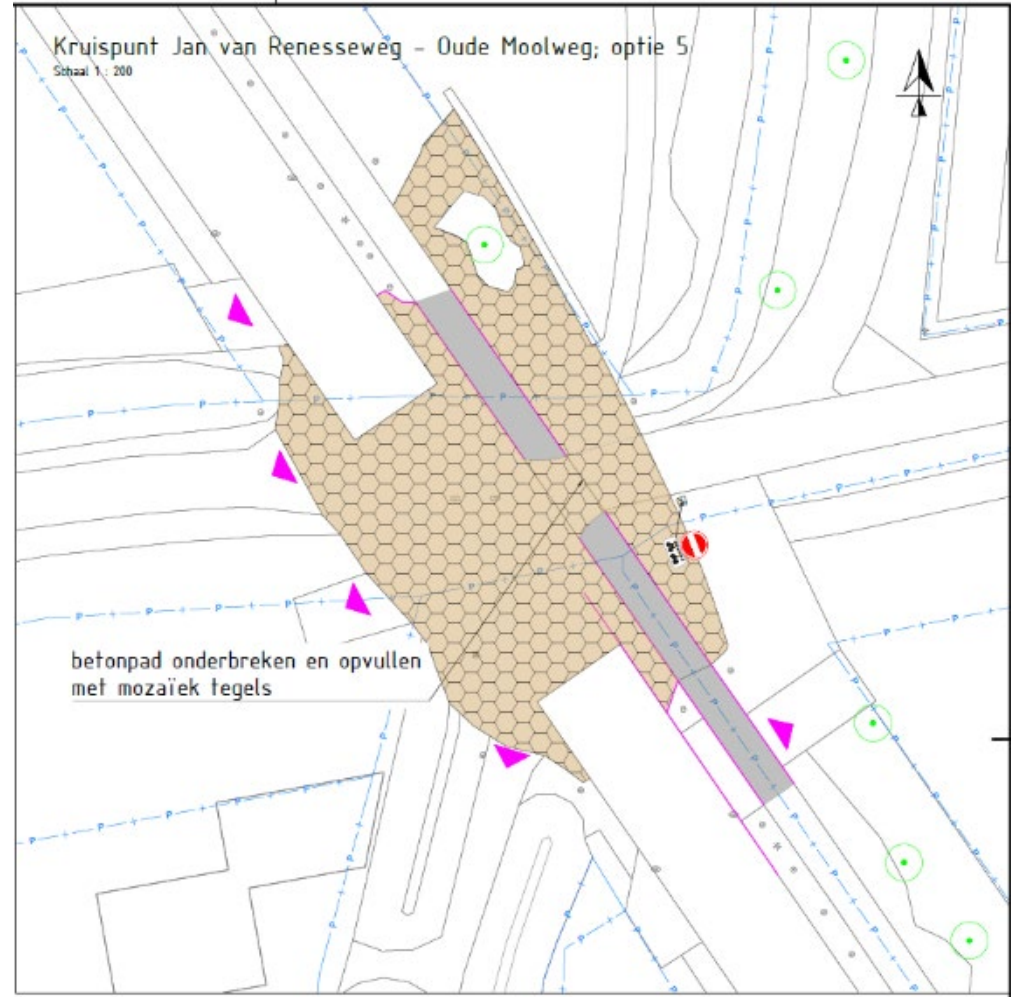
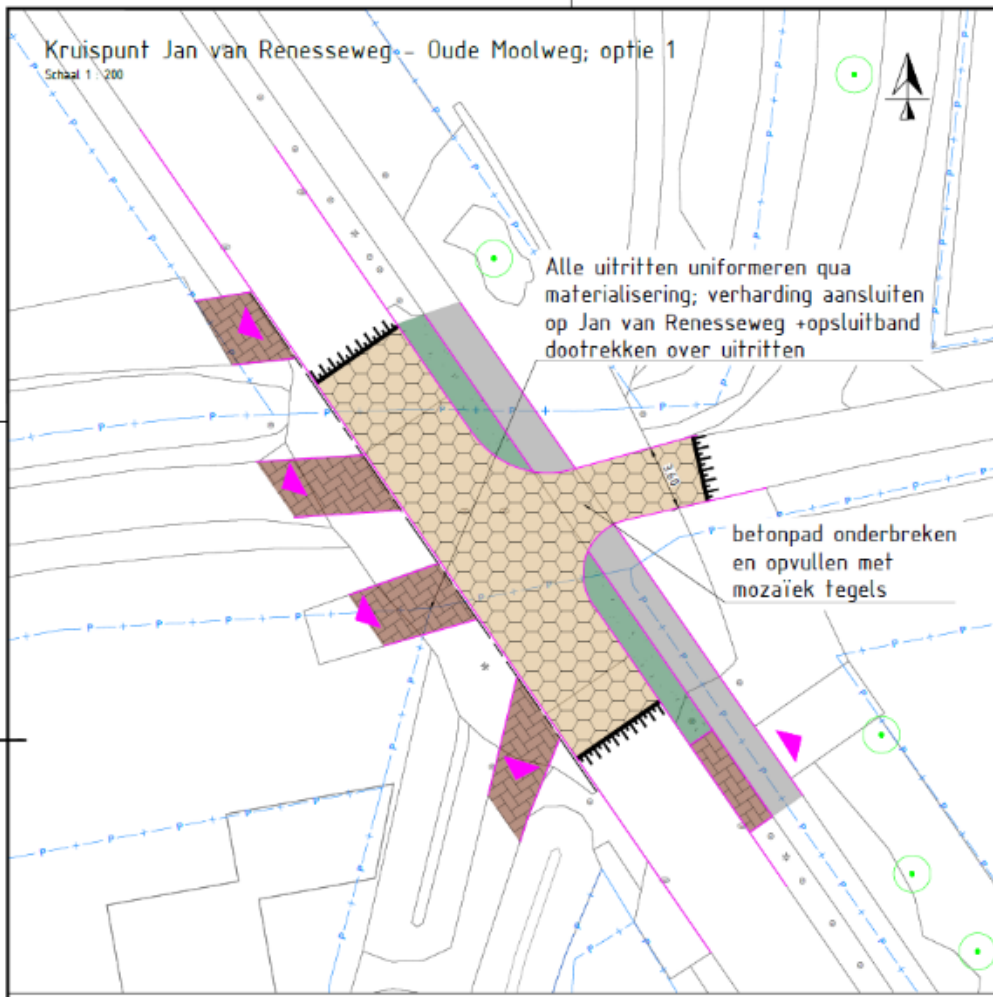
Er wordt een gelijkwaardig kruispunt gerealiseerd. Het kruisingsvlak wordt verkleind en wordt op een plateau gerealiseerd: rechts heeft voorrang. Het wegprofiel Jan van Renesseweg wordt onderbroken ter plaatse van het plateau. Het betonpad langs de Jan van Renesseweg wordt onderbroken ter hoogte van het kruisingsvlak, ter verduidelijking van de verkeerssituatie. De vormgeving van de inritten en de onverharde zijwegen wordt geüniformeerd qua materialisering en worden aangesloten op de Jan van Renesseweg middels een opsluitband. Het kruispunt wordt hiermee volledig volgens de CROW-richtlijnen ingericht.

Optie 5: Shared-Space

Er wordt een pleintje gerealiseerd. Het betonpad langs de Jan van Renesseweg wordt onderbroken ter hoogte van de Oude Moolweg, zodat een volwaardig pleintje ontstaat. Het shared-space principe wordt hiermee volledig omarmt.

Gekozen is om optie 5: Shared-Space uit te werken naar een VO-ontwerp. Om de uniformiteit van de infrastructuur te waarborgen, wil de gemeente dezelfde inrichting voor het kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg en Jan van Renesseweg – Oude Moolweg.

Daarbij geldt dat optie 1: Verkeerskundig een flinke maatregel is: het hele kruispunt moet op de schop, wat weer overlast voor de omgeving geeft en de maatregel kost relatief veel geld. Zoals aangegeven bij het kruispunt met de Hogezoom is er een samenhang met de kruispunten langs de Jan van Renesseweg (Zeeanemoonweg). Verkeerskundig heeft het de voorkeur deze kruispunten op een gelijke wijze in te richten. Een verkeerskundige inrichting is relatief ingrijpend en relatief kostbaar en lastig inpasbaar door het éénrichtingsverkeer op de Zeeanemoonweg en de Oude Moolweg. Om deze redenen is gekozen voor optie 5.



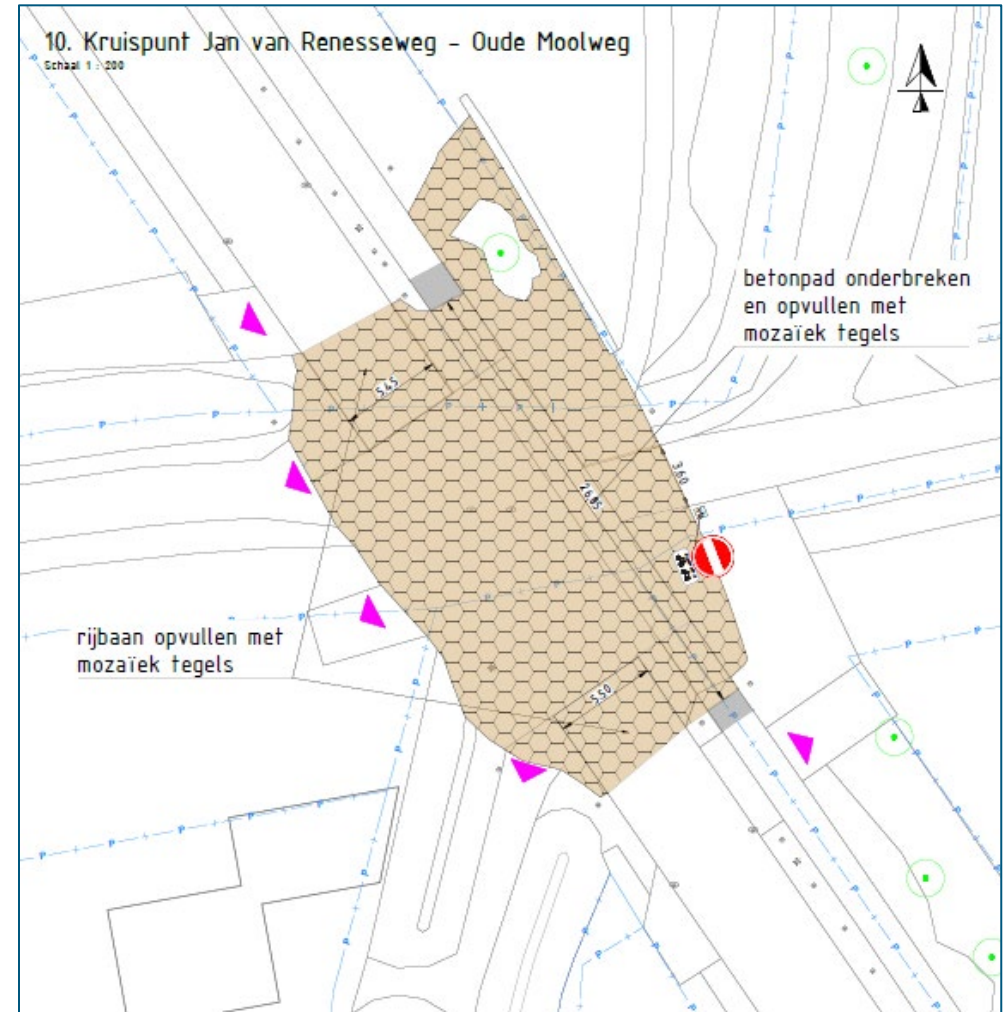
Figuur 3-15 SO-ontwerp Jan van Renesseweg – Oude Moolweg

VO-ontwerp

In figuur 3-16 is het VO-ontwerp van het kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg weergegeven.

Ten opzichte van het SO zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

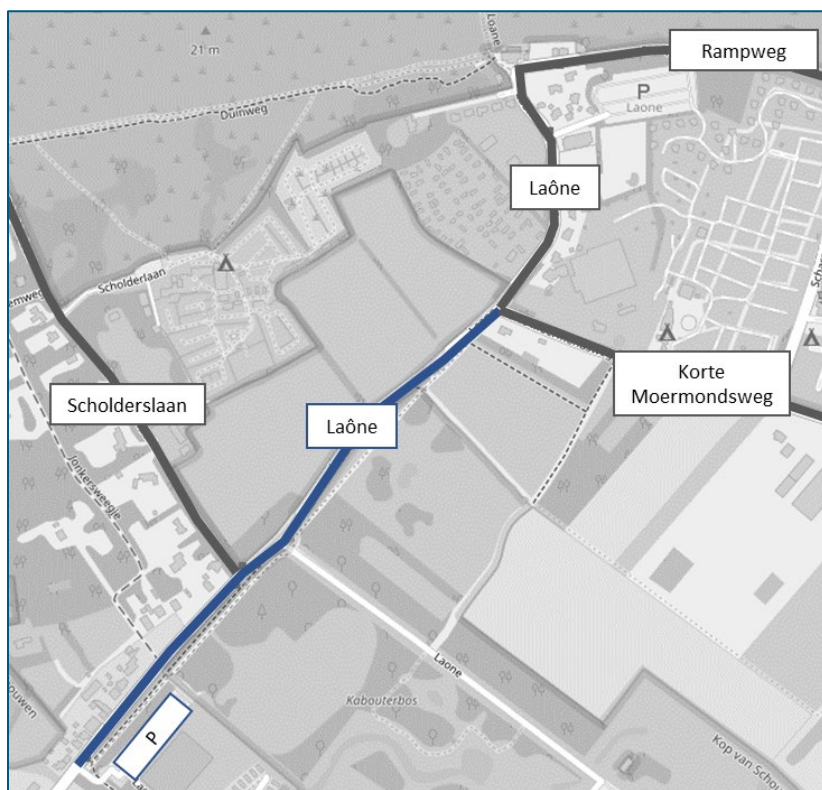
- Om de shared-space uitstraling te versterken, wordt het betonpad langs de Jan van Renesseweg onderbroken op het hele pleintje. Het betonpad wordt onderbroken en opgevuld met mozaïektegels.
- In de huidige situatie loopt de rode bestrating van de Jan van Renesseweg door tot de “inhammen” in het plein. Om de shared-space uitstraling te versterken, worden deze inhammen opgebroken en opgevuld met mozaïektegels.



Figuur 3-16 VO-ontwerp Jan van Renesseweg – Oude Moolweg

4. Laône

De Laône ligt ten oosten van het centrumgebied van Renesse en loopt door naar het strand van Renesse-oost. De Laône gaat uiteindelijk over in de Rampweg die parallel aan het strand loopt. Aan het begin van de Laône (bij centrumgebied Renesse) is een parkeerplaats aanwezig. De Rampweg en de Laône maken beiden deel uit van het fietsnetwerk van de Provincie Zeeland. De Rampweg is ingericht als fietsstraat.



Figuur 4-1 scope Laône

In figuur 4-1 is de Laône weergegeven. In dit onderzoek wordt alleen het gedeelte tussen het parkeerterrein en de Korte Moermondsweg onderzocht (blauw weergegeven in de figuur). Het gedeelte Laône tussen de Korte Moermondsweg en Rampweg valt buiten de scope van dit onderzoek (grijs weergegeven). De twee kruispunten bij de parkeerplaats en Korte Moermondsweg zijn meegenomen in de afweging. Evenals de kruisingen met het Jonkersweegje, de Scholderlaan en de toegang naar Slot Moermond.

De Laône bestaat uit een tweerichtingen rijbaan met daarlangs een fietspad, waar veel voetgangers lopen met daarnaast een ruiterspad. Het fietspad loopt vanaf de parkeerplaats tot net voor de kruising met de Korte Moermondsweg. Na de kruising met de Korte Moermondsweg is geen fietspad aanwezig, en bevinden fietsers zich op de rijbaan

Als fietsers vanuit het centrum van Renesse komen, mogen zij zowel op de rijbaan als op het fietspad fietsen. Aan het begin van het fietspad staat een verkeersbord onverplicht fietspad, zie figuur 4-2. Dit betekent dat fietsers gebruik mogen maken van het onverplichte fietspad. Brom- en snorfietsers met een benzinemotor mogen geen gebruik maken van dit fietspad.



Figuur 4-2 verkeersbord onverplicht fietspad (StreetSmart)

Als fietsers vanaf de kruising Korte Moermondsweg richting het centrum van Renesse willen fietsen, moeten zij verplicht gebruik maken van het fietspad. Langs de rijbaan staat het verkeersbord verboden voor fietsers, zie figuur 4-3. Dit betekent dat de fietsers niet op de rijbaan mogen fietsen en dus gebruik moeten maken van het fietspad. Brom- en snorfietsers met een benzinemotor mogen wel gebruik maken van de rijbaan.



Figuur 4-3 verkeersbord Laône verboden te fietsen (StreetSmart)

Als fietsers uit de Scholderlaan komen, mogen zij zowel links- als rechtaf de rijbaan van de Laône oprijden. Het is mogelijk het fietspad op te rijden via een doorsteekje in het groen, zie figuur 4-4.

De doorsteek is verhard uitgevoerd in een klinkerverharding en heeft een breedte van 2,50 m. Half op de oversteek staat een hekje. Fietsers hebben op dit punt dus de keuze of zij op de rijbaan Laône rijden of op het fietspad. Het is echter gemakkelijk de doorsteek over het hoofd te zien, omdat deze wegvalt in het groen en niet loodrecht tegenover de Scholderlaan staat.



Figuur 4-4 doorsteek Scholderlaan (StreetSmart)

Problematiek

De combinatie van fietsers en voetgangers op het fietspad maakt dat het voor geen van de weggebruikers een comfortabele verbinding is. Door de vele typen gebruikers, zoals wandelaars, families die naar het strand gaan, fietsers, e-bikes, etc., kunnen gevaarlijke situaties ontstaan op het fietspad. Daarbij is het voor fietsers onduidelijk of zij wel of niet gebruik moeten maken van het fietspad. Zo moeten fietsers bij de Korte Moermondsweg (naar het centrum) verplicht gebruik maken van het fietspad, maar bij het parkeerterrein (komend vanuit het centrum) mogen fietsers kiezen of zij op de rijbaan of op het fietspad rijden.

Op meerdere plekken langs de Laône missen daarbij goede doorsteken van en naar het fietspad. Zo is de doorsteek bij de Scholderlaan makkelijk over het hoofd te zien, omdat deze wegvalt in het groen en staat er een hekje half op de doorsteek. Het zicht bij de doorsteken is, mede door het groen, beperkt.



Figuur 4-5 fietspad Laône (gezien vanuit centrum Renesse)



Figuur 4-6 aansluiting Parkeerplaats – Laône (StreetSmart)

Ook bij de kruising met het parkeerterrein (zie figuur 4-6) ontstaan knelpunten tussen fietsers en auto's van en naar het parkeerterrein en ook tussen fietsers en voetgangers vanaf het parkeerterrein naar het strand. De voorrangssituatie is niet duidelijk. Daarbij komen er veel modaliteiten samen op het kruispunt en er kunnen veel verschillende verkeersbewegingen plaatsvinden:

- Voetgangers (bezoekers) gaan van het parkeerterrein naar het centrum van Renesse en andersom.
- Voetgangers, komend van het strand, gaan naar het centrum van Renesse en andersom.
- Voetgangers vanaf het P-terrein, gaan naar het strand en andersom.
- Fietsers komend van het fietspad gaan naar het centrum van Renesse en andersom.
- Fietsers komend van de rijbaan Laône gaan naar het centrum van Renesse en andersom.
- Auto's gaan van het parkeerterrein naar het centrum van Renesse en andersom.
- Auto's gaan van het parkeerterrein naar de rijbaan Laône en andersom.
- Auto's gaan rechtdoor op de Laône naar het centrum van Renesse en andersom.

SO-ontwerp

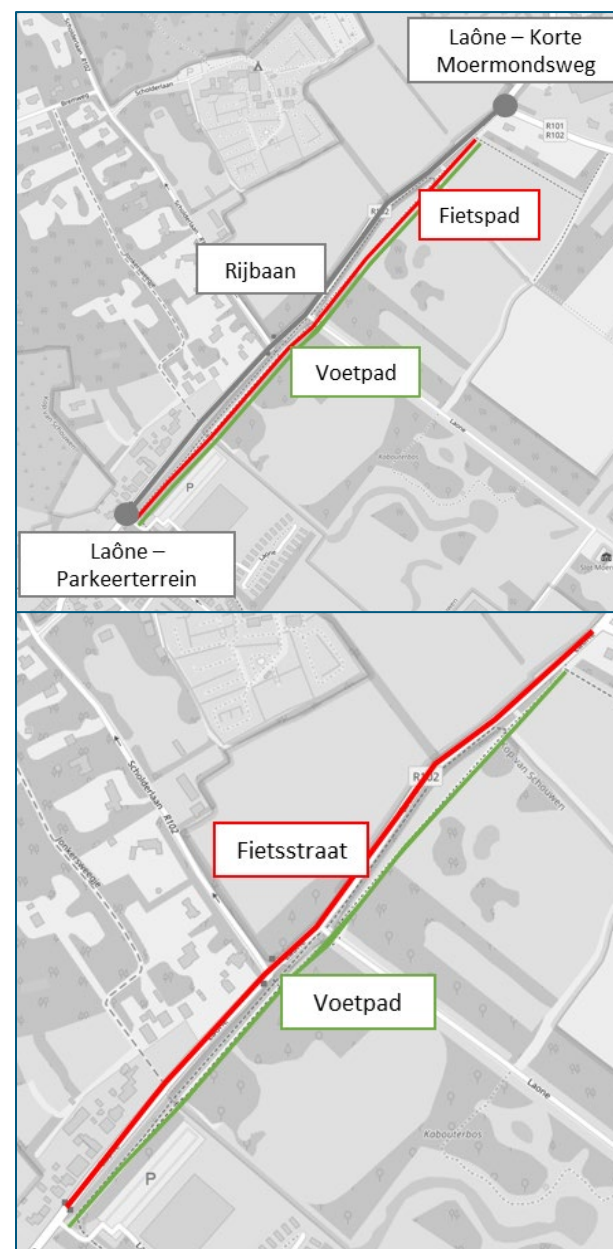
Voorafgaand aan het SO-ontwerp zijn in de werksessie (01-06-2023) meerdere inrichtingsopties voor de Laône onderzocht en schematisch uitgewerkt. In de werksessie is gekozen twee inrichtingsopties uit te werken naar SO. Deze afweging is te vinden in bijlage 8.

Er zijn twee SO-ontwerpen uitgewerkt voor de Laône. Zie figuur 4-11, 4-12, 4-15 en 4-16 voor de SO-ontwerpen.

- Optie 2: Optimaliseren fiets- en voetpad
- Optie 4: Tweerichtingen fietsstraat

In figuur 4-7 is de scope van de SO ontwerpen te zien. Beide ontwerpen omvatten de rechtstand van de Laône van de kruising met het parkeerterrein tot de kruising met de Korte Moermondsweg.

Bij optie 4: Tweerichtingen fietsstraat zijn de kruispunten met het parkeerterrein en de Korte Moermondsweg in de afweging wel meegenomen, maar in het ontwerp niet. Bij optie 2: Optimaliseren fiets- en voetpad zijn deze twee kruispunten zowel in de afweging als in het ontwerp meegenomen.



Figuur 4-7 – scope ontwerpen Laône

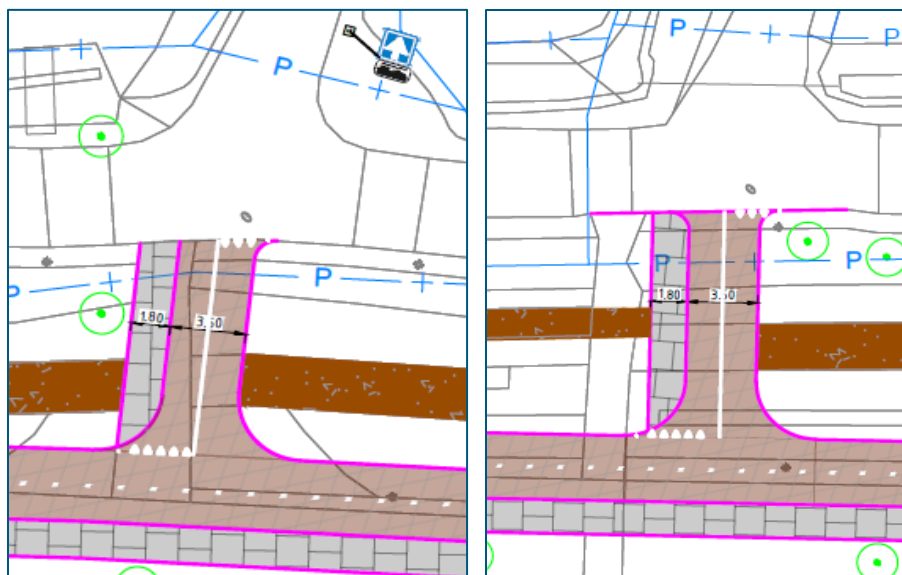
Optie 2: Optimaliseren fiets- en voetpad

Het bestaande onverplichte fietspad wordt geoptimaliseerd. Er wordt een tweerichtingenfietspad gerealiseerd met een breedte van 3,50 m en een voetpad met een breedte van 1,80 m. De totale verhardingsbreedte komt uit op 5,30 m en wordt een verbreding van +/- 2,35 m gerealiseerd ten opzichte van het bestaande pad. Aan de rijbaan worden geen aanpassingen gedaan.

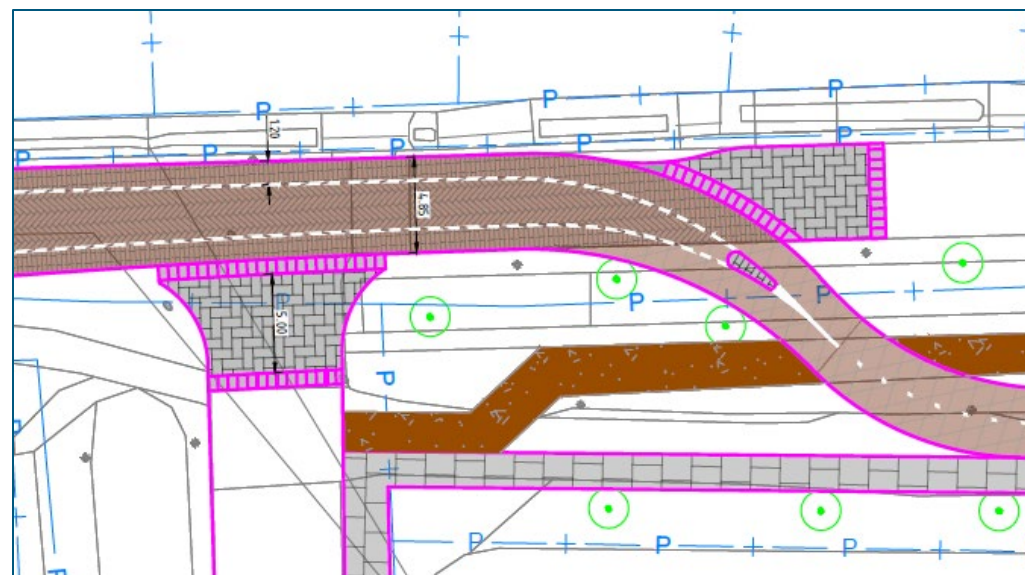
Fietsers en voetgangers worden van elkaar gescheiden en hebben ieder hun eigen plek in het wegprofiel. Op het fietspad is voldoende ruimte voor de verschillende soorten fietsers (zoals e-bikes, speedpadelacs, dagjesmensen, etc.). Door het toenemende deel snelle fietsers ontstaat een verkeersveiligheidsrisico als voetgangers het fietspad willen oversteken om bij de doorsteken en bij de Laône te komen. Het zicht op de fietsers en voetgangers vanaf de rijbaan blijft beperkt door het aanwezige groen. De doorsteken zijn uniform ontworpen, zie figuur 4-8.

In figuur 4-9 is het kruispunt Parkeerterrein – Laône weergegeven. Middels een afbuigende voorrangregeling wordt het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer. De fietsers worden goed geleid van en naar het vrijliggende fietspad. De voorrang wordt geregeld middels een uitritconstructie. Het fietsverkeer heeft voorrang op het autoverkeer. De uitritconstructie heeft een attentie verhogende en snelheid remmende werking. Ten behoeve van het zicht tussen auto en fietser, wordt de groenwal tussen de rijbaan Laône en het vrijliggende fiets- en voetpad gedeeltelijk onderbroken.

De parkeerplaats is middels een uitritconstructie aangesloten ter verduidelijking van de verkeerssituatie.

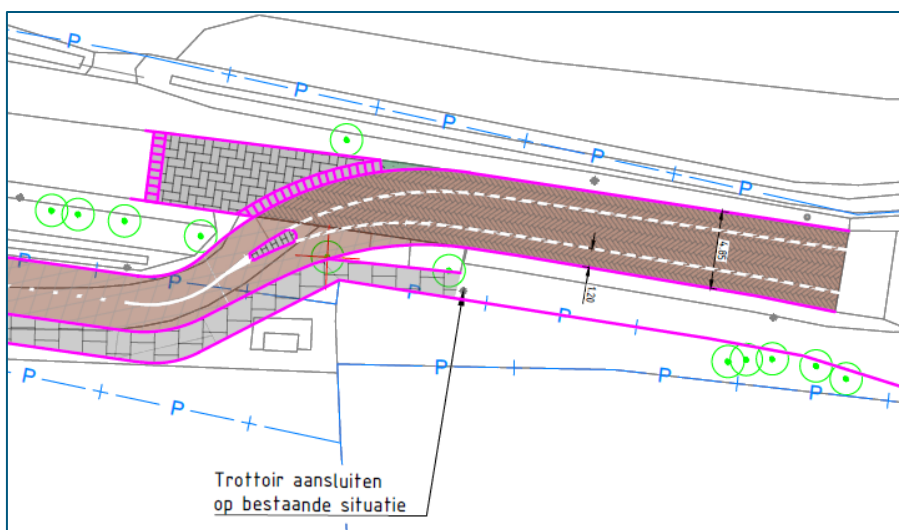


Figuur 4-8 – doorsteken Laône SO

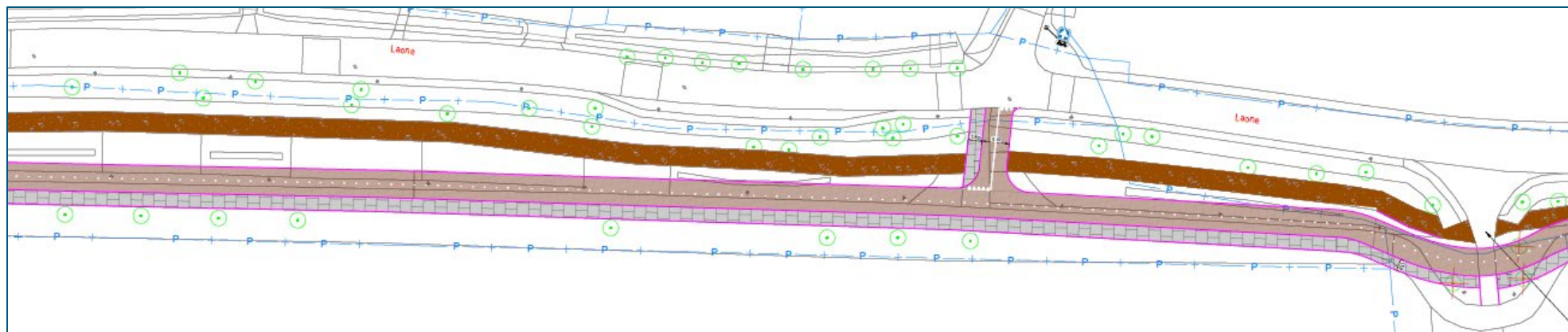
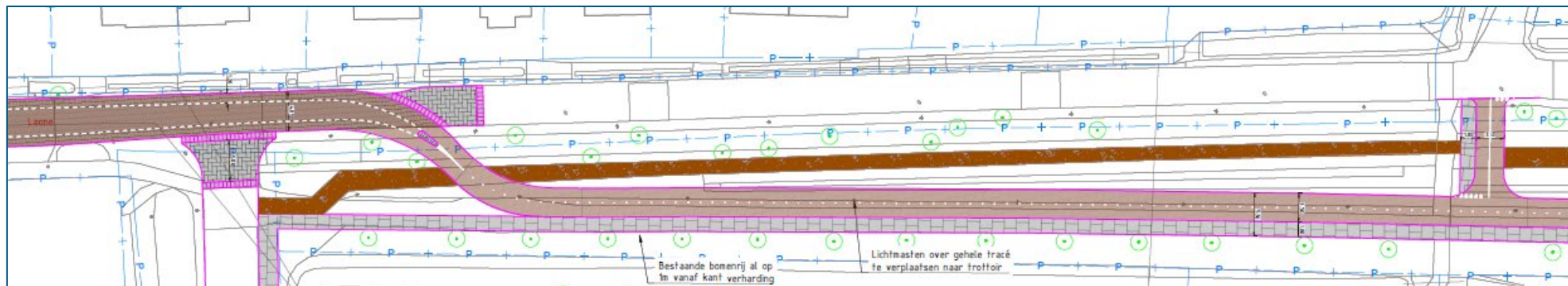


Figuur 4-9 – kruispunt Parkeerterrein – Laône SO

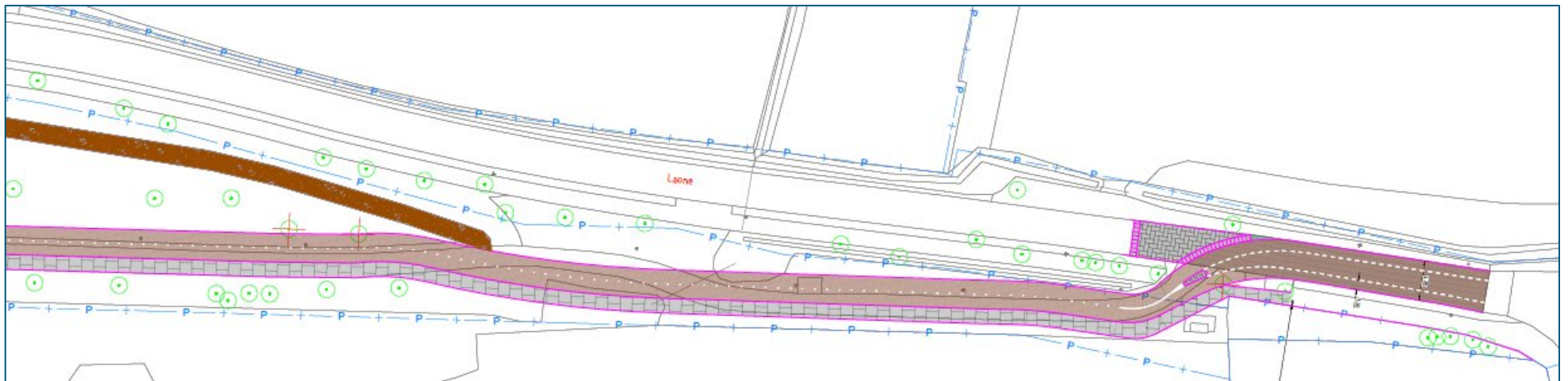
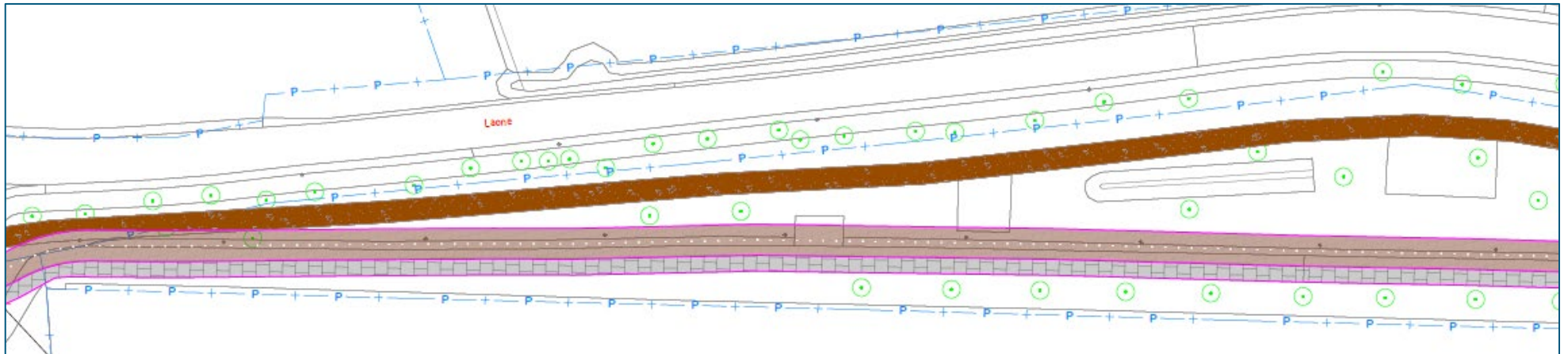
In figuur 4-10 is de aansluiting van het vrijliggend fietspad naar de rijbaan nabij de Korte Moermondseweg weergegeven. Om de uniformiteit op het tracé te waarborgen dient deze aansluiting op dezelfde manier ingericht worden als de aansluiting Parkeerterrein – Laône. Immers is het van belang dat voor fietsers en gemotoriseerd een herkenbare situatie ontstaat. Een afwijkende vormgeving geeft onduidelijkheid en is daardoor minder veilig. Dit betekent fietsers hebben voorrang op gemotoriseerd verkeer vanuit de Laône.



Figuur 4-10 – aansluiting vrijliggend fietspad naar rijbaan Laône nabij Korte Moermondseweg SO



Figuur 4-11 - Laone optie 2: optimaliseren fiets- en voetpad SO deel 1



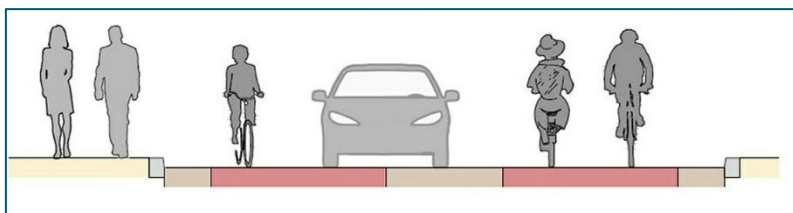
Figuur 4-12 - Laone optie 2: optimaliseren fiets- en voetpad SO deel 2

Optie 4: Fietsstraat

De Laône wordt ingericht als een tweerichtingen fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur over het gehele tracé. De totstandkoming van het fietsstraatprofiel is te vinden in bijlage 9.

Met de fietsstraat komt de focus op de fietsers te liggen. Het autoverkeer wordt hiermee ondergeschikt aan het fietsverkeer, maar kan gebruik blijven maken van de Laône. De fietsstraat kan voor het (doorgaand) gemotoriseerd verkeer een extra impuls zijn om voor een andere route te kiezen. Doorgaand gemotoriseerd verkeer is niet gewenst op de Laône. Het toepassen van de fietsstraat kan tevens leiden tot een hoger fietsgebruik.

Volgens de CROW-richtlijnen zou de Laône ingericht moeten worden als een fietsstraat met 2 rijlopers met een breedte van 4,80 m. Zie figuur 4-13 voor het principeprofiel. Het fietsstraatprofiel heeft voldoende ruimte om nu en in de toekomst alle soorten fietsers af te wikkelen. Het gemotoriseerd verkeer kan fietsers veilig inhalen.



Figuur 4-13 – principeprofiel Laône (volgens CROW-richtlijnen)

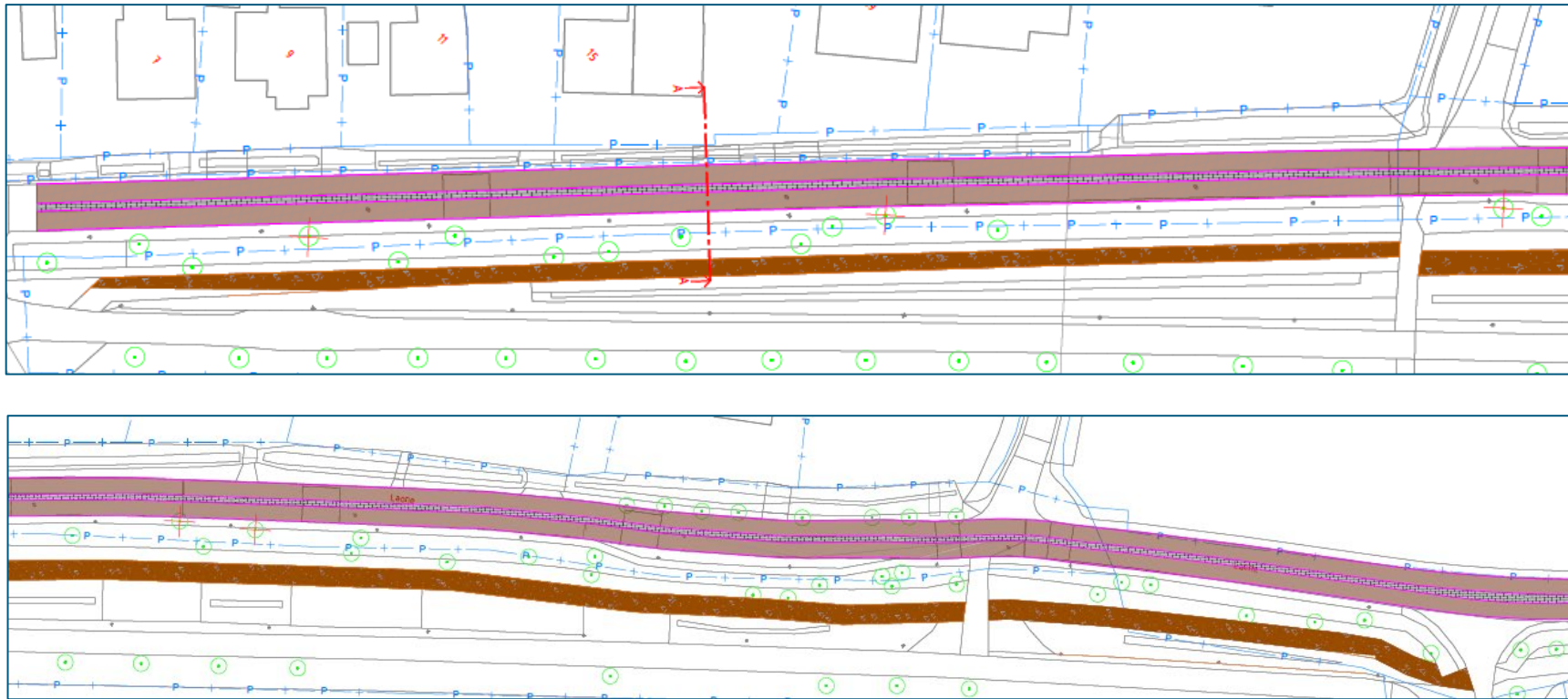
De fietsstraat wordt in de voorrang uitgevoerd: verkeer uit de zijwegen moet voorrang verlenen. Het bestaande fietspad wordt ingericht als voetpad. Het voetpad wordt versmald naar 2,10 m.

Aan de kruispunten met het parkeerterrein en de Korte Moermondsweg worden geen aanpassingen gedaan. Het fietsstraatprofiel begint na de kruispunten, zie figuur 4-14 voor een principeoplossing. Aan de doorsteken bij de Scholderlaan en de Jonkersweegje worden eveneens geen aanpassingen gedaan, deze blijven behouden zoals in de bestaande situatie. Extra groenonderhoud is bij de doorsteken wel aan te raden, vanwege het zicht op voetgangers. Het ruiterpad blijft behouden op de bestaande locatie.

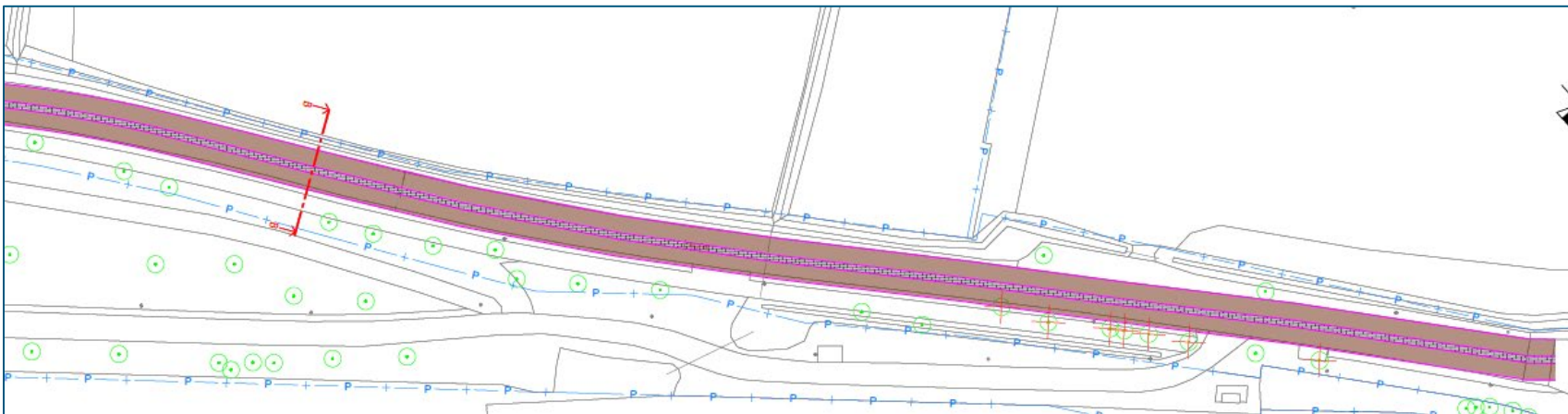
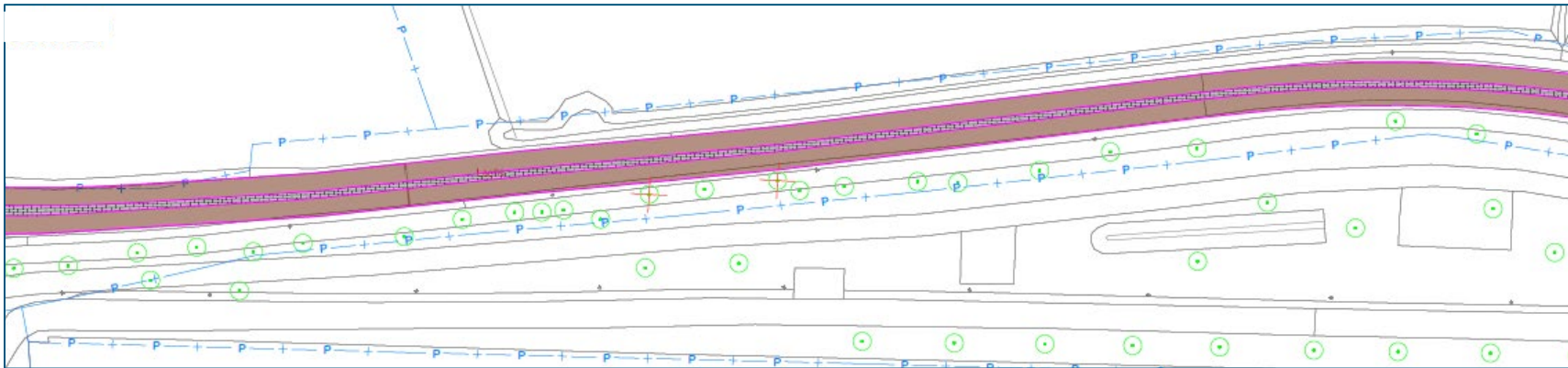


Figuur 4-14 – voorbeeld start fietsstraat (StreetSmart)

Beide inrichtingsopties hebben een relatief grote impact, een fietsstraat is een aanzienlijke herinrichting van het gehele wegprofiel en daardoor relatief kostbaar. Een extra fietspad heeft een relatief grote ruimtelijke impact. Om een definitieve afweging te maken tussen beide varianten is voor gekozen om beide opties uit te werken naar een VO-ontwerp.



Figuur 4-15 - Laône optie 4: tweerichtingen fietsstraat SO deel 1



Figuur 4-16 - Laône optie 4: tweerichtingen fietsstraat SO deel 2

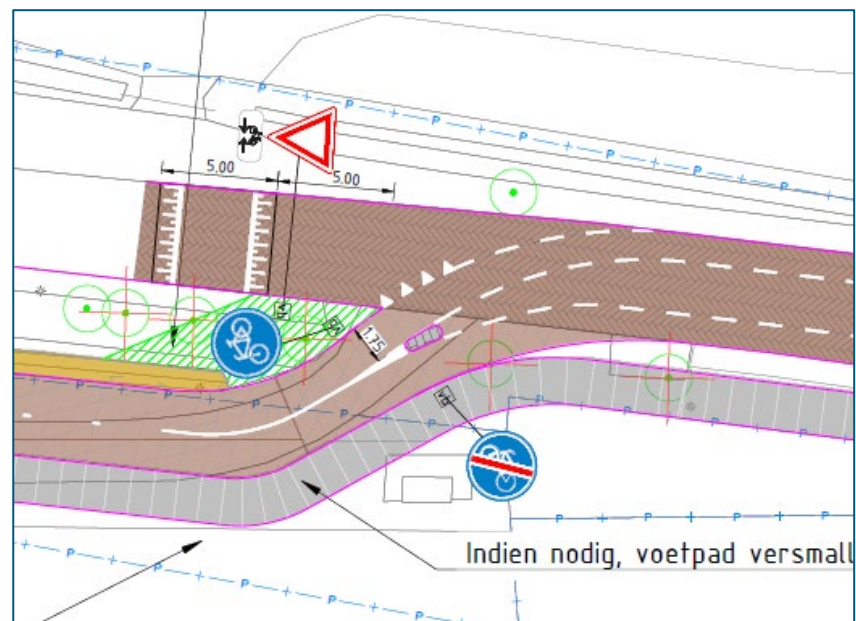
VO-ontwerp

Optie 2: Optimaliseren fiets- en voetpad

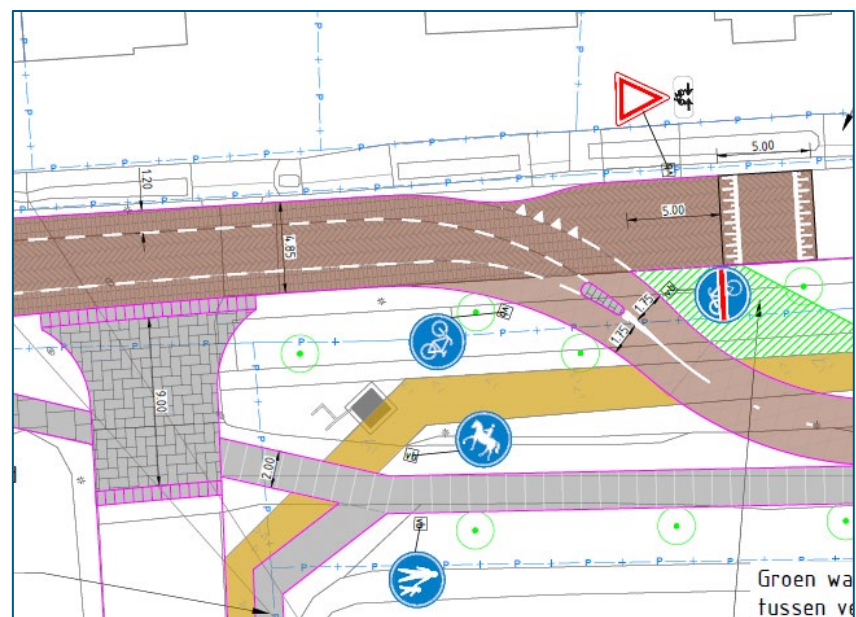
In figuur 4-19 en 4-20 is het VO-ontwerp van de Laône met een vrijliggend fiets- en voetpad te zien. Ten opzichte van het SO zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- Het vrijliggende fietspad wordt (in deze fase) niet ingesteld als verplicht vrijliggend fietspad. Bewoners aan de Laône moeten immers met de fiets hun huis kunnen bereiken. Omdat er maar op 2 plekken officiële doorsteken zijn, moeten zij op de rijbaan van de Laône fietsen om hun huis te bereiken. In de verdere uitwerking (als voor deze optie gekozen wordt) pakt de gemeente dit punt verder op.
- Nabij de aansluiting Korte Moermondsweg – Laône is een duiker aanwezig. Deze duiker loopt noord-zuid onder de rijbaan van de Laône door en verbindt de twee watergangen ten noorden en zuiden van de rijbaan. In het VO-ontwerp is de duiker en de watergangen aangegeven. In de verdere uitwerking moet hier nader onderzoek naar worden gedaan.
- De beschikbare ruimte op de Laône voor het vrijliggende fiets- en voetpad nabij de aansluiting Korte Moermondsweg – Laône, is beperkt. Bij beperkte ruimte kan het voetpad worden versmald van 2x2m naar 2x1m breed.
- Het voetpad wordt uitgevoerd in dezelfde materialisering als het betonpad langs de Jan van Renesseweg (naar het strand). Op het voetpad worden voetgangersmarkeringen aangebracht.
- Bij beide aansluitingen (Parkeerterrein en nabij Korte Moermondsweg) komt de inritconstructie van de afbuigende voorrangregeling te vervallen en in plaats daarvan een plateau gerealiseerd. Het plateau komt net voor de overgang van het fietspad naar de rijbaan. Het plateau werkt attentie verhogend en snelheid remmend. In figuur 4-17 en 4-18 zijn de twee nieuwe aansluitingen weergegeven.
- Bij het kruispunt Parkeerterrein – Laône wordt de uitritconstructie verlengd, zodat voetgangers van het vrijliggende voetpad voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer van de parkeerplaats.

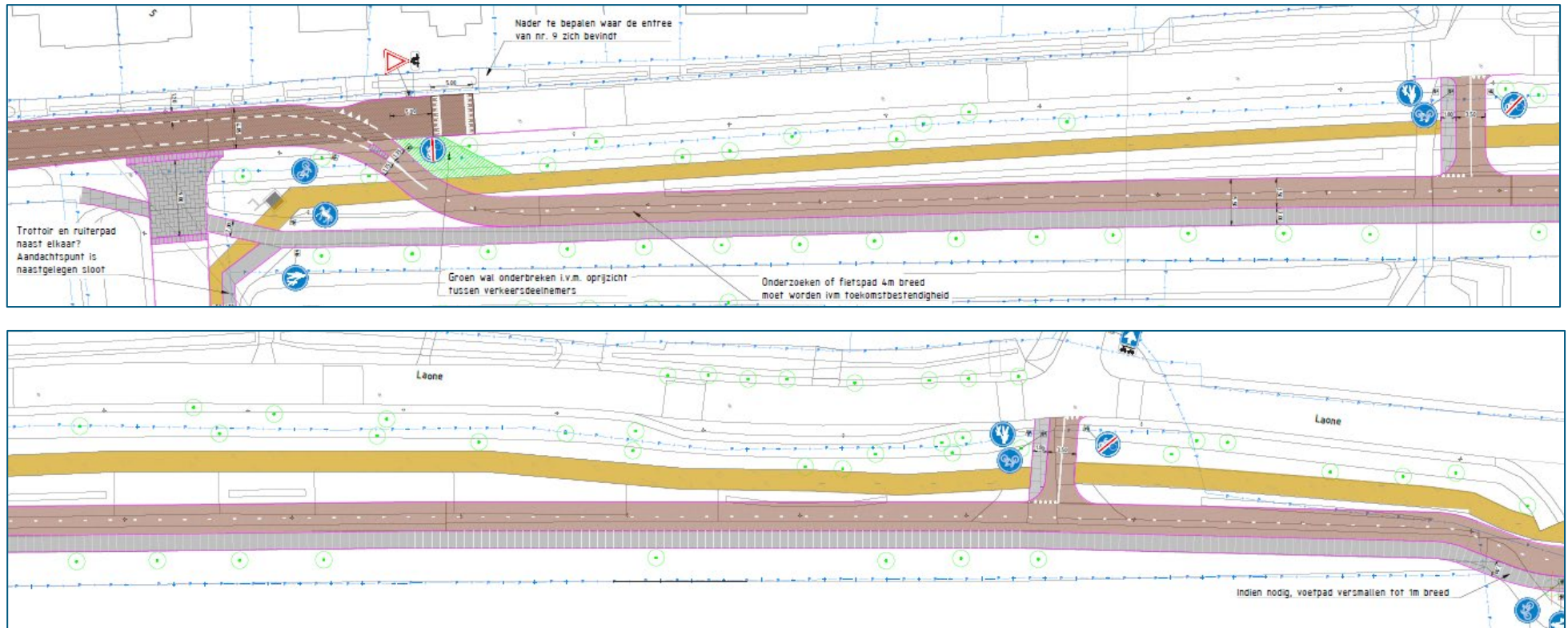
In de verdere uitwerking raden wij aan de gehanteerde fietspadbreedte te herzien. Met het oog op de toenemende fietsintensiteiten, bredere fietsen en de toename van het aantal snelle fietsen, is de gehanteerde 3,5m fietspadbreedte wellicht te smal. Een breder fietspad, zoals 4m, kan toereikender zijn en beter passen bij het (toekomstig) gebruik.



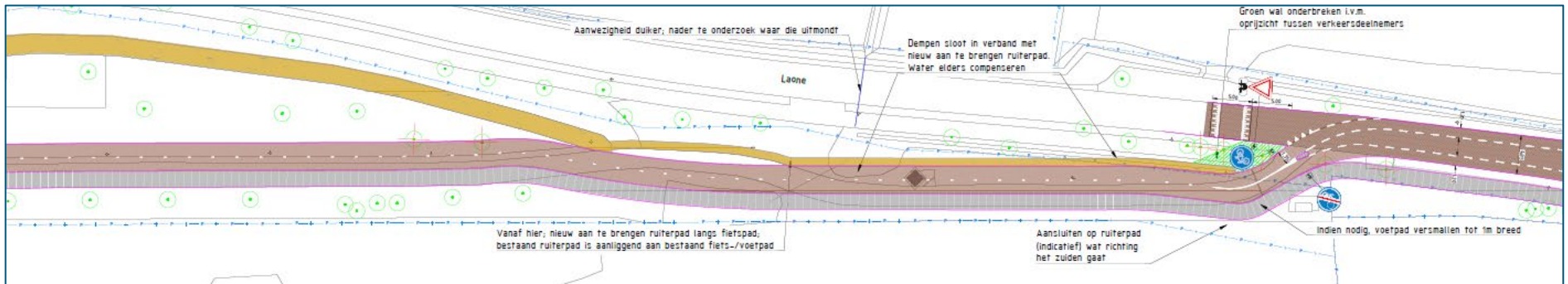
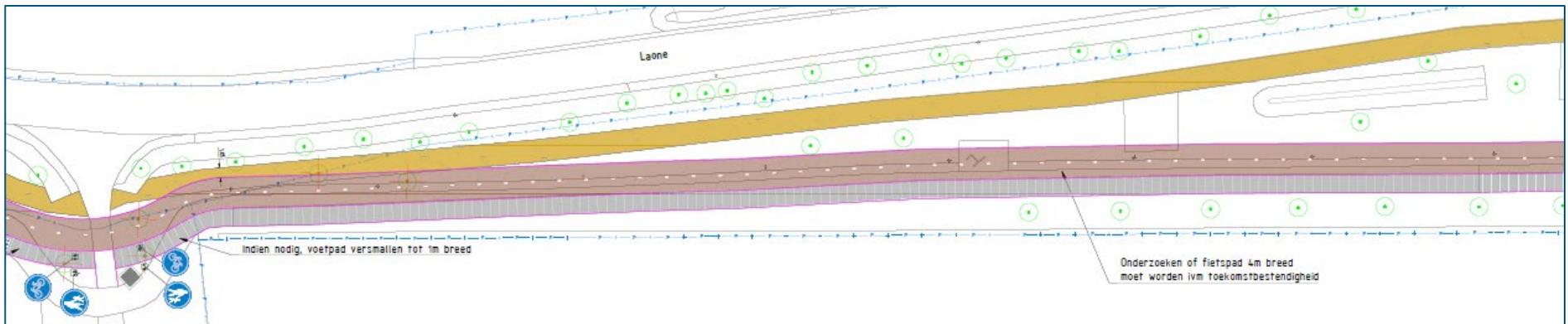
Figuur 4-17 – kruispunt Parkeerterrein – Laône VO



Figuur 4-18 – aansluiting vrijliggend fietspad naar rijbaan Laône nabij Korte Moermondsweg VO



Figuur 4-19 - Laône optie 2: optimaliseren fiets- en voetpad VO deel 1



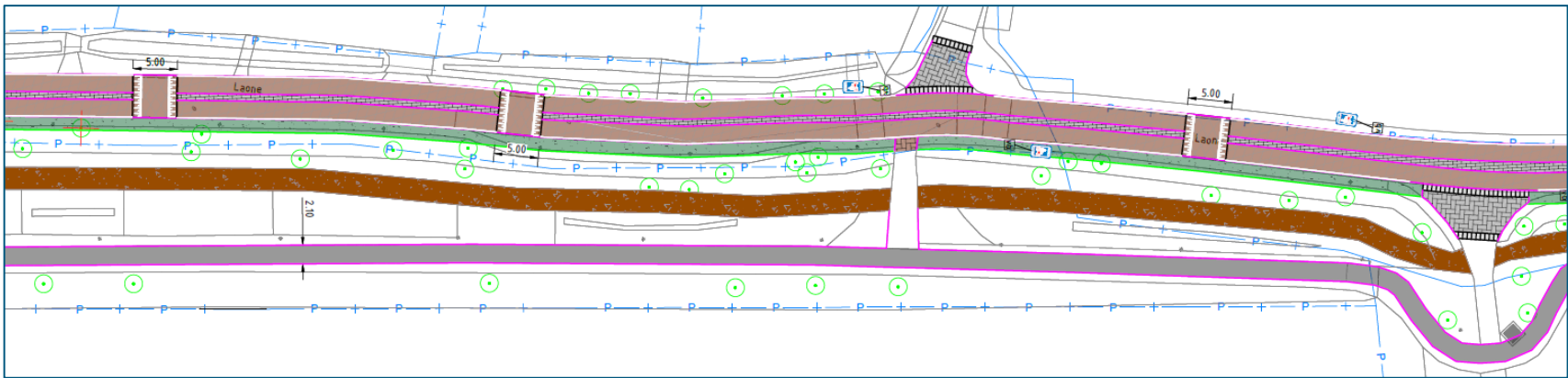
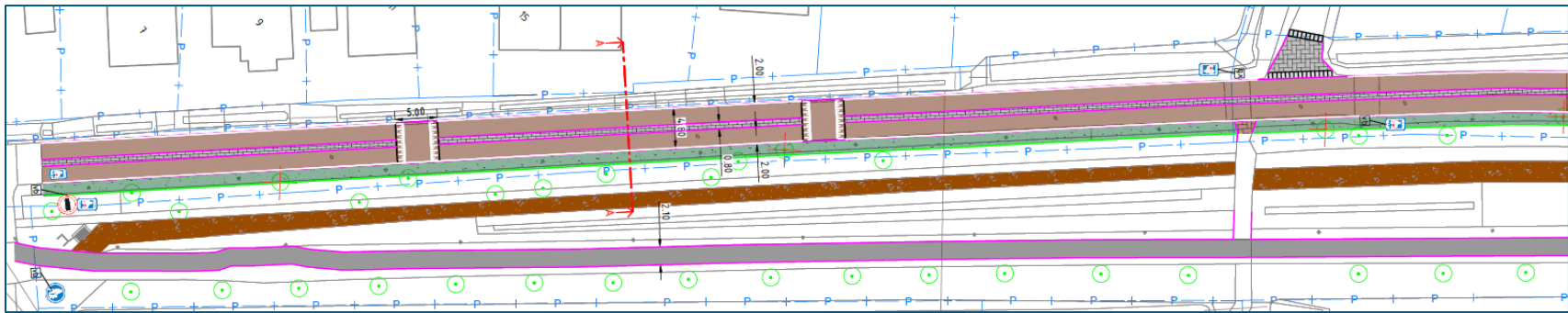
Figuur 4-20 - Laone optie 2: optimaliseren fiets- en voetpad VO deel 2

Optie 4: Fietsstraat

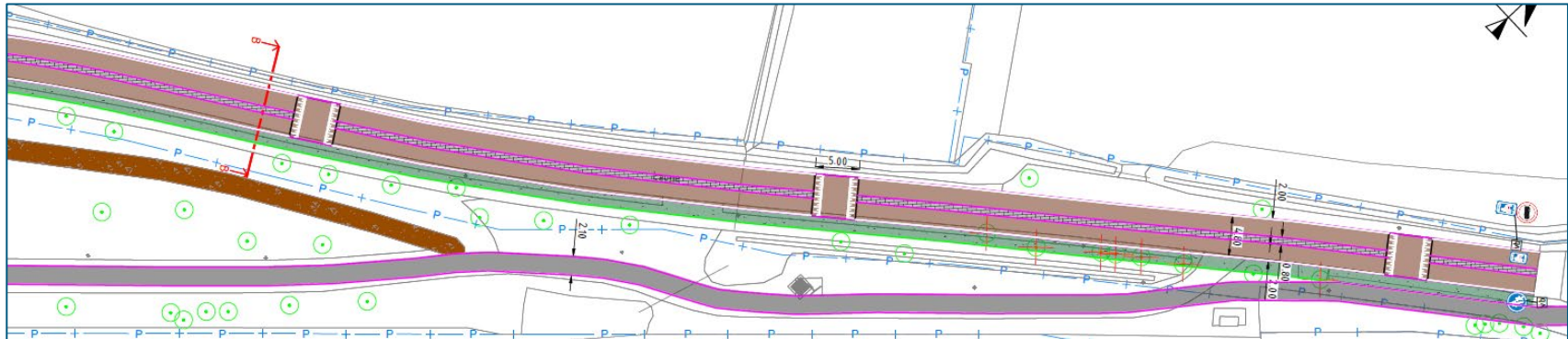
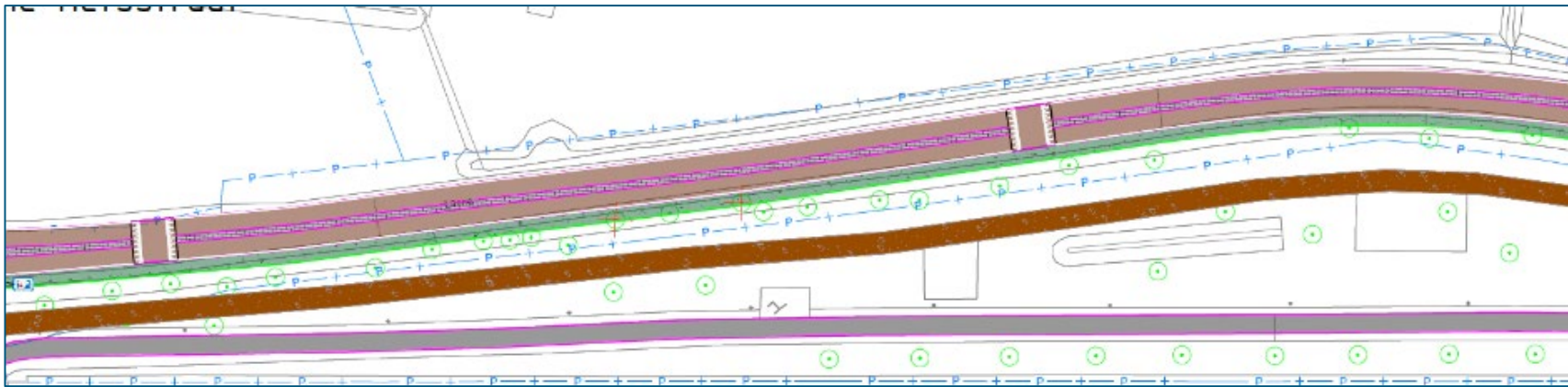
In figuur 4-21 en 4-22 is het VO-ontwerp van de Laône als fietsstraat te zien. Ten opzichte van het SO zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- Het voetpad wordt behouden in de bestaande breedte, vanwege de kwalitatieve waarde van de route.
- De zijwegen zijn aangesloten middels een inritconstructie op de fietsstraat Laône.
- Over het gehele tracé worden plateaus aangebracht als snelheidsremmers. Deze worden zo gesitueerd dat deze voor zo min mogelijk trilling overlast kunnen zorgen voor nabijgelegen woningen. De onderlinge afstand tussen deze plateaus is in het VO op 50-100 meter ingetekend, maar dat kan bij de nadere uitwerking, gelet op het smalle profiel, ook 100-150 meter worden.
- De fietsstraat wordt bij voorkeur gerealiseerd in rood asfalt. Over het gehele tracé wordt dezelfde soort verharding toegepast. In de verdere uitwerking moet hiernaar gekeken worden, want bij materiaalkeuze speelt ook de inrichting van de rest van het centrumgebied van Renesse en directe omgeving een rol (zoals de Vroonweg en Jan van Renesseweg).
- De plateaus worden gerealiseerd in dezelfde verharding als het fietsstraatprofiel.
- Om het verblijfskarakter te versterken en de scheiding tussen het asfalt en de berm beter zichtbaar te maken, worden smalle rabatstroken toegepast aan weerszijden van de rijbaan (breedte 0,3m bij voorkeur). De rabatstroken benadrukken dat de fietser voldoende afstand moet houden tot de trottoirband. De rabatstroken moeten goed overrijdbaar zijn voor fietsers (en gemotoriseerd verkeer). Als rabatstroken niet inpasbaar of niet wenselijk zijn, kan ook kantmarkering (10 cm) worden toegepast. In de verdere uitwerking moet hier een definitieve keuze in worden gemaakt.

In de verdere uitwerking raden wij aan om de scope te vergroten en het gedeelte Laône van de Korte Moermondsweg tot en met de Rampweg mee te nemen. De Rampweg en de Laône hebben beiden een belangrijke fietsfunctie. In deze uitwerking dienen de twee kruispunten (parkeerterrein en Korte Moermondsweg) en de doorsteken te worden meegenomen. Over het hele tracé raden wij aan de kruispunten en doorsteken uniform in te richten.



Figuur 4-21 - Laone optie 4: tweerichtingen fietsstraat VO deel 1



Figuur 4-22 - Laône optie 4: tweerichtingen fietsstraat VO deel 2

Afweging vrijliggend fietspad of fietsstraat

Het huidige profiel van de Laone is te smal om binnen de huidige inrichting op een veilige wijze tweerichtings gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer af te wikkelen. Hierbij zijn twee trends en ontwikkelingen van belang:

- Door de komst van de elektrische fiets neemt de snelheid, optreksnelheid, massaverschil en omvang van de fietsers toe de komende jaren (zowel in aantal als in diversiteit).
- Het parkeerterrein aan de Laone blijft de komende jaren één van de belangrijkste parkeerterreinen voor bezoekers uit het noordoosten, waardoor de weg relatief druk is in het zomerseizoen.

Bij het inrichten van de weg is het van belang om de positie van dit wegvak goed te overzien in het totale mobiliteitsnetwerk. Het voorgaande stuk van de Laone, komende vanaf de Lange Reke is qua vormgeving en omgeving duidelijk onderdeel van het centrum van Renesse. Hier is fietsverkeer gemengd met het autoverkeer. Het andere gedeelte van de Laone (van Korte Moermondseweg en verder) is ingericht met gemengd verkeer en heeft een open karakter. Het verloop richting de Rampweg is ingericht met fietsstroken (karakter van een fietsstraat).

Juist dit tussenstuk vormt de schakel tussen het centrum en het buitengebied, met aan één zijde woningen, aan de andere zijde bomen en een smal profiel. In de huidige situatie is een tweerichtings rijbaan aanwezig voor het gemotoriseerd verkeer en een vrijliggend fietspad met daarnaast een ruitpad. Er is geen voetpad aanwezig, voetgangers maken gebruik van het fietspad.

Kijkende naar het mobiliteitsnetwerk vervult de Laone een belangrijke fietsfunctie. Zo maakt de Laone onderdeel uit van het recreatieve fietsnetwerk van Zeeland en van het provinciaal utilitair fietsnetwerk (2014). Ook zorgt de Laone voor de verbinding tussen het centrum Renesse, het strand en de vakantieparken in Renesse-noord.

Voor het gemotoriseerd verkeer is de verkeersfunctie van de Laone van ondergeschikt belang. Vanuit het netwerk voor gemotoriseerd verkeer is de Laone vooral de route van en naar het parkeerterrein. Doorgaand gemotoriseerd verkeer is niet gewenst en zou ontmoedigd moeten worden, aangezien het doel is om het centrum vooral verkeersluw te houden. Het doorgaand verkeer moet gebruik maken

van de Recreatieverdeelweg. De Recreatieverdeelweg heeft als één van de belangrijkste doelstellingen het gemotoriseerd verkeer om Renesse heen te laten rijden en daarmee wegen zoals de Laone zoveel mogelijk te ontzien.

Vanuit het netwerk voor het fietsverkeer bezien is het meest logisch om de Laone in te richten als fietsstraat. Immers sluit dit aan bij de huidige inrichting van de Rampweg en hierna kan ook het stuk tussen de Rampweg en de Laone aangepakt worden. Voordeel hiervan is dat de fiets minder vaak hoeft over te steken (immers moeten alle fietsers bij een vrijliggend fietspad aan één zijde één keer de rijbaan schuin oversteken). Het wegprofiel van de Laone is dusdanig smal dat het autoverkeer achter het fietsverkeer blijft. Dit is positief voor de verkeersveiligheid, maar minder optimaal voor de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Alleen op de drukke dagen kan dit tot een knelpunt leiden. Het is de vraag hoe erg dit knelpunt is, omdat doorstroming van het gemotoriseerd verkeer niet de hoofdfunctie van de Laone is. Doorgaand gemotoriseerd verkeer is immers niet gewenst.

Een mogelijke oplossing is om de Laone in te richten als éénrichtingsweg voor het gemotoriseerde verkeer. Echter zal dan op rustige dagen de snelheid van het gemotoriseerde verkeer toenemen, waardoor dit vanuit verkeersveiligheid niet de voorkeur heeft. Wel komt dit de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer op drukke dagen ten goede.

Vanuit het comfort van het fietsverkeer heeft het vrijliggende fietspad de voorkeur, bij een vrijliggend fietspad is er meer ruimte voor de fiets en neemt het comfort voor de fiets toe. Echter zal de kans aanzienlijk zijn dat een relatief groot aandeel van de snellere fietsers (wielrenners, e-bikes) gebruik zal blijven maken van de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer.

Samenvatting

Samengevat kan geconcludeerd worden dat vanuit het algemene wegbeeld de voorkeur uitgaat van naar een fietsstraat inrichting. Wij raden aan de keuze om het gemotoriseerd verkeer in één of tweerichtingen te laten rijden op deze fietsstraat te maken in de verdere uitwerking. Hierbij is het belangrijk de functie van (het gehele wegvak van) de Laône in het totale mobiliteitsnetwerk te beschouwen. De effecten van beide varianten (op het mobiliteitsnetwerk) moeten inzichtelijk gemaakt worden.

De voor- en nadelen van de twee varianten zijn hieronder tegen elkaar weggezet.

Fietsstraat met gemotoriseerd verkeer in éénrichting

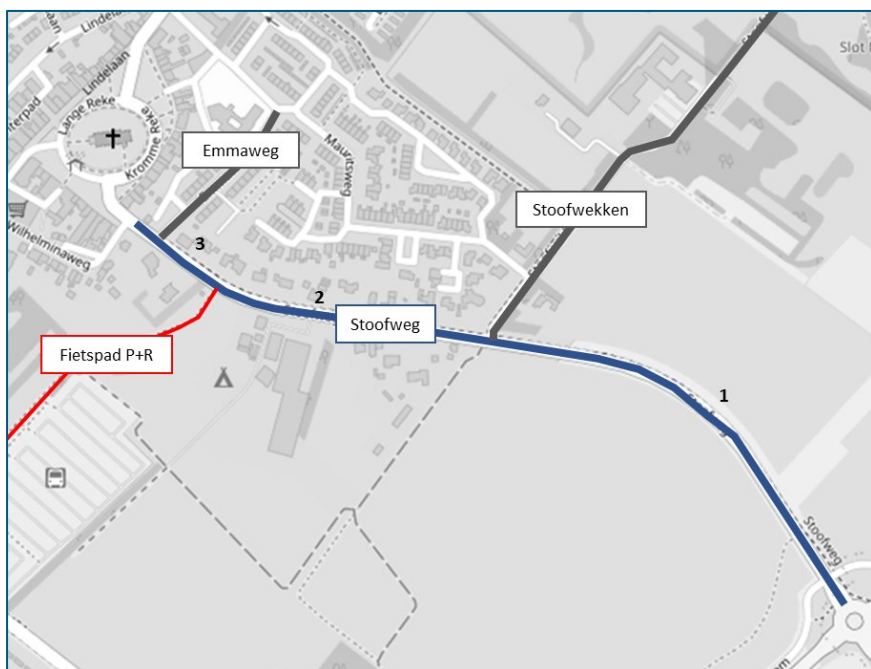
Voordeel	Nadeel
+ Fietsers zijn maatgevend voor de gereden snelheid. Gemotoriseerd verkeer kan inhalen, maar met een gereduceerde snelheid.	- Toename snelheid gemotoriseerd verkeer op rustige dagen, omdat er geen tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer is.
+ Maakt doorgaand gemotoriseerd verkeer in één richting op de Laône onmogelijk.	- Relatief grote impact op de verkeerscirculatie in Renesse.
+ De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in het centrum (centrumring) neemt af.	
+ Eénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer past beter bij het smalle profiel van de Laône	

Fietsstraat met gemotoriseerd verkeer in twee richtingen

Voordeel	Nadeel
+ Fietsers zijn maatgevend voor de gereden snelheid. Gemotoriseerd verkeer kan inhalen, maar met een gereduceerde snelheid.	- Doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Laône blijft in twee richtingen mogelijk.
+ P+R Laône blijft van twee kanten bereikbaar.	- De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in het centrum (centrumring) blijft gelijk.
	- Het wegprofiel van de Laône is relatief smal voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen (zeker op drukke dagen).

5. Stoofweg

De Stoofweg is een van de vier inprickers die Renesse verbindt met het hoger liggend wegennet van de Provincie Zeeland (Helleweg/ N57). In tegenstelling tot de andere inprickers mondt de Stoofweg direct uit op het centrum (de Korte Reke). Langs de Stoofweg is een vrijliggend fietspad aanwezig. De straten Emmaweg en Stoofwekken sluiten aan op de Stoofweg, evenals het fietspad langs P+R. De komgrens van de gemeente bevindt zich net voor het kruispunt Stoofweg - Stoofwekken. De Stoofweg is in figuur 5-1 weergegeven.



Figuur 5-1 – scope Stoofweg

De Stoofweg heeft geen eenduidige vormgeving: er zijn drie typen vormgevingen te vinden.

- Het wegvak tussen de Stoofwekken en de rotonde met de Helleweg (1)
- Het wegvak tussen de Stoofwekken en het fietspad naar de P+R (2)
- Het wegvak vanaf het fietspad naar de P+R richting het centrum (3)

In dit hoofdstuk wordt het vrijliggende fietspad langs de Stoofweg (wegvak 3), de bestaande fietsoversteek naar het fietspad langs het P+R terrein én het kruispunt Stoofwekken, als één maatregelpakket opgepakt.



Figuur 5-2 – wegvak 1 Stoofweg (StreetSmart)

Wegvak 1 heeft een sterk buitenstedelijke vormgeving en ligt buiten de komgrens. De maximumsnelheid is 50 km/uur en naast de rijbaan zijn vrijliggende fietspaden aanwezig zonder trottoirs. Zie figuur 5-2. Dit wegvak heeft vooral voor de recreatieve fietsers een regionale functie en is ook onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk.

Wegvak 2 ligt binnen de bebouwde kom en heeft een snelheidsregime van 30km/u. De rijbaan is uitgevoerd in asfalt en is breed opgezet voor een 30 km/uur weg. Er zijn wegversmallingen aanwezig om de snelheid te remmen en naast de rijbaan is een vrijliggend fietspad aanwezig. Het vrijliggende fietspad is uitgevoerd in grijze betontegels. Formeel gezien is er geen voetpad aanwezig, echter door de vormgeving van het fietspad maken voetgangers gebruik van het fietspad. Zie figuur 5-3. Dit wegvak heeft vooral voor de lokale fietsers een belangrijke functie als verbinding tussen het centrum en de woonwijk.



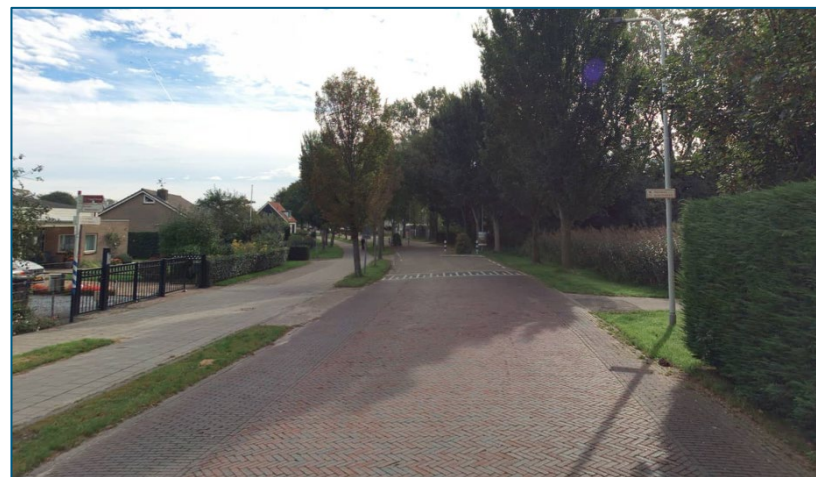
Figuur 5-3 – wegvak 2 Stoofweg (StreetSmart)

Wegvak 3 zet het profiel van wegvak 2 door. De verharding van de rijbaan verandert naar klinkers en er zijn geen wegversmallingen meer aanwezig. Het vrijliggende fietspad loopt door tot de kruising met de Emmaweg, hier gaan fietsers over naar de rijbaan. Naast het fietspad is een voetpad aanwezig. Het fietspad en het voetpad worden van elkaar gescheiden door een groenstrook. Zie figuur 5-4. Dit wegvak heeft vooral voor de lokale fietsers een belangrijke functie als verbinding tussen het centrum en de woonwijk.



Figuur 5-4 – wegvak 3 Stoofweg (StreetSmart)

Ter hoogte van Stoofweg nummer 7 sluit het vrijliggend fietspad langs het P+R terrein aan. Het vrijliggende fietspad loopt via de P+R naar de Roelandsweg. Het fietsverkeer van het vrijliggende fietspad P+R dient bij de fietsoversteek over te steken naar het vrijliggende fietspad van de Stoofweg (en andersom). Tegenover de fietsoversteek zijn inritten aanwezig, van Stoofweg nr. 7 en 7a. Zie figuur 5-5 voor de fietsoversteek.



Figuur 5-5 – fietsoversteek (StreetSmart)

Het kruispunt Stoofwekken – Stoofweg ligt binnen de bebouwde kom en is als een gelijkwaardig kruispunt vormgegeven en bevat rode stroken langs de bermen. Op het kruispunt gelden de voorrangsregels: rechts heeft voorrang. Het kruisingsvlak bevindt zich op een plateau en is uitgevoerd in klinkerverharding. Aan de noordzijde loopt het vrijliggende fietspad Stoofweg en kruist de Stoofwekken. De verharding van het fietspad (grijze asfaltverharding) loopt door over het plateau. Fietsers hebben hier voorrang. Er is echter geen markering of bebording aanwezig om de voorrang voor de fietsers aan te duiden. Bromfietsers richting het centrum worden op dit punt naar de rijbaan geleid.

Op het plateau zijn aan weerszijden van de rijbaan op alle takken rode klinkers aangebracht. De snelheid van beide kruisende wegen is 30 km/uur. Zie figuur 5.6.



Figuur 5-6 – kruispunt Stoofwekken – Stoofweg (StreetSmart)

Problematiek

Langs de Stoofweg is een tweerichtingenfietspad aanwezig, dat begint ter hoogte van de Emmaweg doorloopt tot aan de rotonde N57/Helleweg. Fietsers komend vanuit het centrum moeten bij de kruising met de Emmaweg het vrijliggende fietspad opfietsen. Een deel van het fietsverkeer blijft echter op de rijbaan fietsen en kiest niet voor het vrijliggend fietspad. De overgang (naar het vrijliggende fietspad) is onduidelijk weergegeven: het fietspad oogt als voetpad, door de grijze tegelverharding.

Op het perceel van Stoofweg 6 (wegvak 3) is een hoge haag aanwezig. Deze loopt door tot net voor de fietsoversteek van het fietspad langs het P+R terrein. De combinatie van deze haag en de onopvallende vormgeving van het fietspad, is het onduidelijk dat hier fietsers oversteken. Dit geldt vooral voor gemotoriseerd verkeer komend vanuit het centrum van Renesse. Daarbij is de voorrang niet geregeld bij de fietsoversteek. Tegenover de fietsoversteek is een inrit aanwezig van Stoofweg nr. 7 en 7a. De combinatie van het slechte zicht op de fietsers (door de haag) en de sobere vormgeving van de fietsoversteek, maakt dat de fietsoversteek niet goed wordt waargenomen door verkeer op de rijbaan.

De status van het fietspad van wegvak 3 is als gevolg van de materialisering onduidelijk. Met name ter hoogte van het politiebureau zorgt dit voor verwarring. Het fietspad wordt regelmatig voor voetpad aangezien, waardoor fietsers op de rijbaan blijven fietsen.

De voorrangsregeling op het kruispunt Stoofwekken – Stoofweg is onduidelijk. Enerzijds wordt een gelijkwaardig kruispunt aangegeven door het kruispuntplateau. Anderszijds geven de rode streken over het plateau aan dat het doorgaande verkeer op de Stoofweg, voorrang hebben. Tegelijk loopt de verharding van het fietspad Stoofweg door over de Stoofwekken, wat voorrang betekent voor de fietsers. Door de sobere vormgeving valt niet gelijk op dat fietsers hier de Stoofwekken kruisen. Verder is er te weinig ruimte voor gemotoriseerd verkeer om zich veilig op te stellen, voordat zij het fietspad Stoofweg kruisen en de Stoofwekken oprijden. Het gemotoriseerd verkeer blokkeert hier dan de doorgang wanneer zij moeten stoppen voor een fietser.

De fysieke inrichting van wegvak 2, tussen de Stoofwekken en de fietsoversteek, past niet bij de huidige functie van de weg (als erftoegangsweg 30 km/u). Uitgangspunt bij dit type weg is het mengen van verkeer (en niet het scheiden met een fietspad). Echter gezien het belang van het fietspad in het netwerk van fietsroutes is het behouden van het fietspad te verantwoorden. Het grootste verkeersveiligheidsknelpunt zit vooral in de fietsoversteek komende vanaf het fietspad P+R. Aangezien hier de prioriteit naar uitgaat is deze oversteek in onderstaande aanpak behandeld.

Daarnaast dient opgemerkt te worden dat de huidige vormgeving van het vrijliggend tweerichtingen fietspad, (dat tevens ook dient als voetpad) niet optimaal is. Een tweerichtingen fietspad dient als zodanig herkenbaar te zijn, rode verharding en asmarkering. Voornamelijk voor fietsers is dit van groot belang. Dit heeft geen urgentie, maar draagt wel bij aan de verkeersveiligheid en herkenbaarheid van het fietspad.

SO-ontwerp

Voor het kruispunt Fietspad P+R – Stoofweg zijn twee SO-ontwerpen uitgewerkt. Zie figuur 5-7 en 5-8 voor de SO-ontwerpen.

- Optie 3: Eenzijdige wegversmalling
- Optie 4: Tweezijdige wegversmalling

Voor het kruispunt Stoofwekken – Stoofweg is één SO-ontwerp uitgewerkt. Zie figuur 5-9 voor het SO-ontwerp.

Optie 3: Eenzijdige wegversmalling

Er wordt een eenzijdige wegversmalling gerealiseerd aan de kant van de haag. Het zicht wordt minder beperkt door de haag, doordat de opstelplaats van de fietser verder van de haag staat. Gemotoriseerd verkeer, komend vanuit het centrum dat strak langs de haag rijdt, kan eerder het fietsverkeer op het fietspad P+R zien.

De wegversmalling wordt op een plateau gerealiseerd, dit zorgt voor een attentie verhogende werking en een snelheid remmend effect. De rijbaan wordt, ter hoogte van de wegversmalling, teruggebracht naar 3,75 meter en het gemotoriseerd verkeer dat het centrum verlaat heeft voorrang op het tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer. Het fietsverkeer moet voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer. Alle fietspaden worden in een rode verharding uitgevoerd, ter verduidelijking van de aanwezigheid van het fietsverkeer.

Optie 4: Tweezijdige wegversmalling

Er wordt een tweezijdige wegversmalling gerealiseerd. De wegversmalling wordt op een plateau gerealiseerd, dit zorgt voor een attentie verhogende werking en een snelheid remmend effect. De rijbaan wordt, ter hoogte van de wegversmalling, teruggebracht naar 3,75 meter en het gemotoriseerd verkeer dat het centrum verlaat heeft voorrang op het tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer. Het fietsverkeer moet voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer.

Door de tweezijdige wegversmalling kan aan de noordzijde het vrijliggende fietspad Stoofweg haakser worden aangesloten op de rijbaan en ontstaat meer opstelruimte voor fietsers. Hierdoor hoeven zij tijdens het fietsen minder over hun schouder te kijken (in hun dode hoek) om te kunnen kijken of er gemotoriseerd verkeer aankomt. Tegelijk zorgt de versmalling van de noordzijde voor rugdekking voor fietsers richting

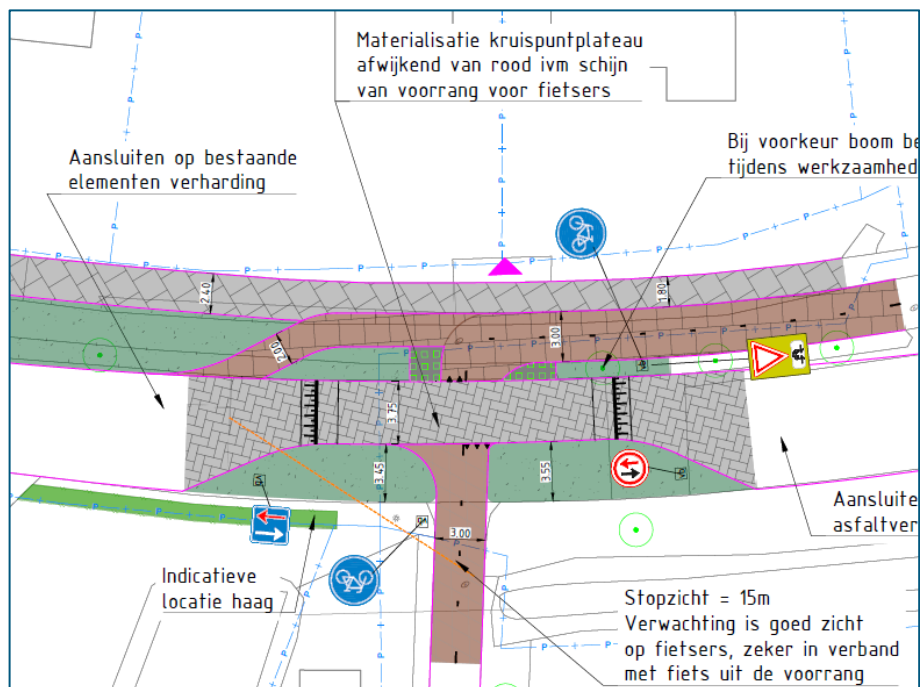
het centrum van Renesse. Dit bevordert de fietsveiligheid bij het overgaan op de rijbaan. De wegversmalling heeft tot gevolg dat het zicht op fietsers verbeterd.

Doordat zowel aan de noord- als aan de zuidkant een wegversmalling wordt gerealiseerd, is de wegversmalling aan de zuidzijde kleiner dan in optie 3. De verbetering in het zicht op de fietsers is daarom in deze optie minder groot dan in optie 3.

Voor beide SO-ontwerpen geldt:

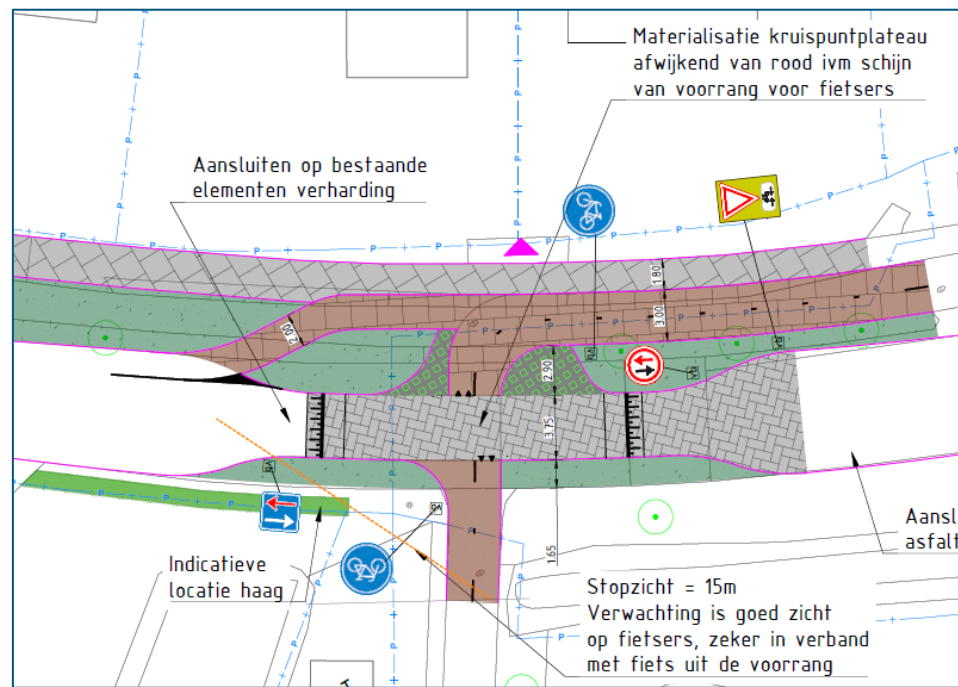
- Aan de noordzijde wordt het fietspad tussen de fietsoversteek en de Emmaweg (wegvak 3) verwijderd. De vrijgekomen ruimte wordt met groen opgevuld. Er wordt een opvangfietspad gerealiseerd voor fietsers naar het centrum Renesse (vanaf het vrijliggende fietspad Stoofweg). Fietsers van het fietspad P+R die naar het centrum Renesse willen, steken bij de wegversmalling over, slaan af naar links en maken gebruik van het opvangfietspad. Fietsers uit het centrum gaan bij de wegversmalling of naar het vrijliggende fietspad Stoofweg of naar het vrijliggende fietspad P+R. Alle fietsbewegingen worden geconcentreerd bij dit punt.
- De inrit Stoofweg nr. 7 en 7a blijft behouden op de bestaande locatie. Ter wille van het niet over dimensioneren van het fietspad is gekozen om de benodigde ruimte van de inrit op te vullen met grasbetonstenen. Zo blijft de inrit functioneel in stand zonder dat de fietsoversteek onnodig groot wordt gemaakt.
- In de bestaande situatie is een wegversmalling aanwezig aan de oostkant van de fietsoversteek P+R. Deze wordt verwijderd.
- In de bestaande situatie is een verhoging (kruispuntplateau) aanwezig tussen de Stoofweg-centrumzijde, Emmaweg en de fietsoversteek. De plateauopgang bij de fietsoversteek voor beide opties moet worden verplaatst. Ons voorstel is om deze net voor de kruising met de Emmaweg terug te brengen.
- Ten behoeve van het verbeteren van het zicht op fietsers op het fietspad P+R is het aan te bevelen dat de haag langs de Stoofweg wordt gesnoeid. De gemeente gaat hiervoor in gesprek met de eigenaren.

Er is in de oplossing bewust gekozen af te wijken van de richtlijnen, dit omdat het zicht op de fietsers voor het verkeer op de Stoofweg niet optimaal is. Om die reden is de voorrang wel geregeld (fietsers uit de voorrang). Wel is het van belang dat het gemotoriseerd verkeer afremt, waardoor er ook tegen de richtlijnen in gekozen is voor een plateau en versmalling.



Figuur 5-7 – Stoofweg optie 3: Eenzijdige wegversmalling SO

Gekozen is om optie 4: Tweezijdige versmalling uit te werken naar een VO-ontwerp. In beide ontwerpen steken fietsers uit de voorrang de Stoofweg over. Ten aanzien van optie 3 zijn de voordelen met betrekking tot fietsveiligheid en overzicht van de situatie beter bij deze variant. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt in beide opties geremd door het plateau. Door de tweezijdige wegversmalling wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer in beide richtingen geremd. Bij optie 3 is er “vrije doorgang” voor het verkeer richting het centrum en is het snelheidremmend effect minder. Daarnaast zorgt de noordelijke uitbuiing voor rugdekking wanneer fietsers via het opvangfietspad de rijbaan op fietsen. Bij optie 3 is dit niet het geval en moeten fietsers over hun schouders kijken. In optie 4 is er meer opstelruimte voor zowel fietsers als voor uitrijdende bewoners om zich goed op te stellen voor zij de Stoofweg oprijden.



Figuur 5-8 – Stoofweg optie 4: Tweezijdige wegversmalling SO

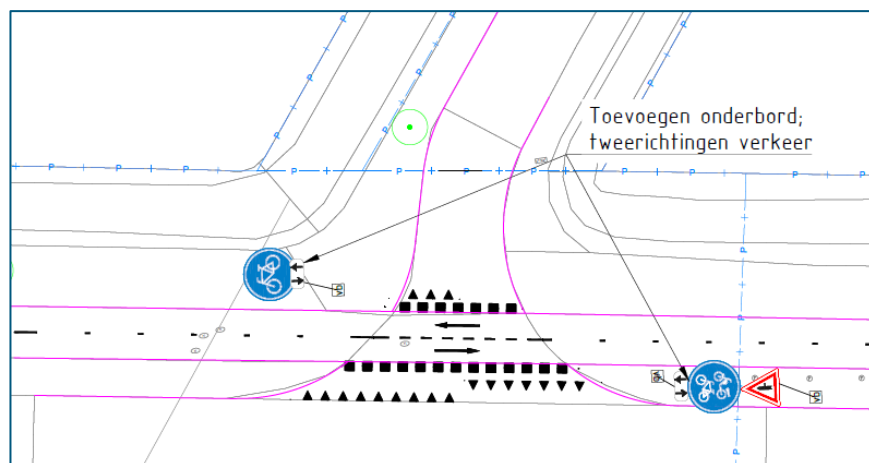
Kruispunt Stoofwekken - Stoofweg

De verkeerssituatie wordt verduidelijkt door het aanbrengen van markering bij de fietsoversteek. Fietsers hebben voorrang op het gemotoriseerd verkeer.

Het is daarbij wenselijk om het fietspad uit te buigen, zodat er voldoende opstelruimte ontstaat voor het gemotoriseerd verkeer. Ook is het wenselijk de rode klinkerverharding aan weerszijden van de rijbaan op alle takken op het plateau te verwijderen, zodat de vormgeving van het kruispunt duidelijk is en niet tot verwarring leidt. Gelet op de herkenbaarheid van de fietsoversteek is het wenselijk om deze uit te voeren in een rode verharding, door bijvoorbeeld een coating of streetprint.

Gezien de ligging van het kruispunt en de bestemmingen aan de Stoofwekken, is echter de verwachting dat relatief weinig verkeer gebruikt maakt van het kruispunt. De voorgestelde maatregelen (uitbuigen fietspad en aanpassen kruispuntplateau) zijn daarmee buitenproportioneel voor de situatie. Daarom worden deze maatregelen niet verder uitgewerkt.

Het uitvoeren van de fietsoversteek in een rode verharding is tevens niet verder uitgewerkt. Vanuit beheer is aangegeven dat het toepassen van een rode coating onwenselijk is en het vervangen van de toplaag in rood asfalt te kostbaar is. Daarbij is de bestaande asfaltverharding nog niet aan vervanging toe.



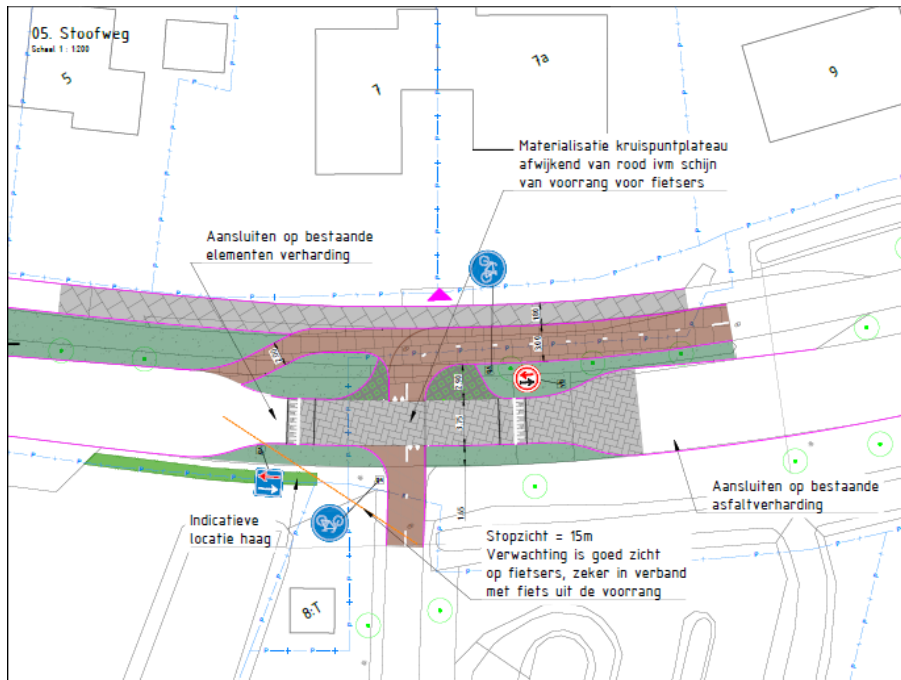
Figuur 5-9 – kruispunt Stoofwekken - Stoofweg SO

VO-ontwerp

In figuur 5-10 is het VO-ontwerp van het kruispunt Fietsoversteek P+R – Stoofweg weergegeven.

Ten opzichte van het SO zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

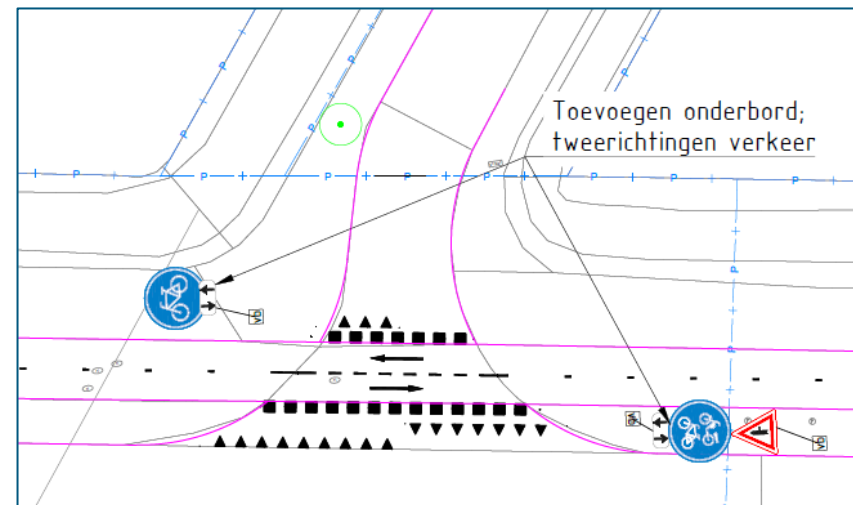
- Om de geleiding van fietsers van het fietspad P+R naar het centrum Renesse te versoepelen, is de boogstraal naar het opvangfietspad vergroot.



Figuur 5-10 – Stoofweg optie 4: Tweezijdige wegversmalling VO

In figuur 5-11 is het VO-ontwerp van het kruispunt Stoofwekken – Stoofweg weergegeven. Ten opzichte van het SO zijn er geen wijzigingen aangebracht.

De gemeente kijkt intern wanneer de daadwerkelijke uitvoering plaats gaat vinden. In samenspraak met de cluster beheer wordt gezocht naar combinatiemogelijkheden met regulier onderhoud, zodat voor de omgeving zo min mogelijk overlast ontstaat.

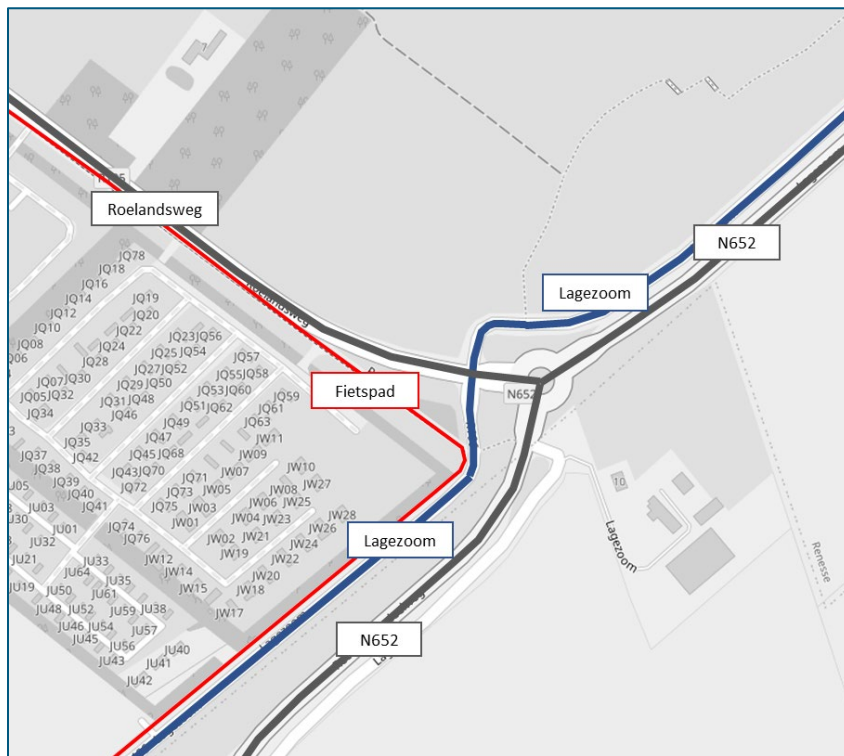


Figuur 5-11 – kruispunt Stoofwekken - Stoofweg VO

6. Lagezoom

De Lagezoom is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur en loopt van de rotonde N652 – Stoofweg tot en met de Armhoeksweeg (bij Burgh-Haamstede). De Lagezoom functioneert gedeeltelijk als parallelweg voor de N652 Recreatieverdeelweg.

In figuur 6-1 is de Lagezoom weergegeven. Dit onderzoek focust zich op de fietsoversteek tussen de Roelandsweg – Lagezoom. Deze oversteek bevindt zich direct na de rotonde N652 – Roelandsweg en wordt voornamelijk door fietsers gebruikt en door een beperkt aantal landbouwvoertuigen. Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van de hoofdrijbaan, de N652 Recreatieverdeelweg.



Figuur 6-1 – scope Lagezoom

Om het centrum Renesse te bezoeken, is N652 en Roelandsweg de meest logische route. Aan de Roelandsweg ligt de P+R waar men gratis de auto kan parkeren. Om bij de P+R te komen, verlaat het gemotoriseerd verkeer de provinciale weg bij de rotonde N652 – Roelandsweg. Het gemotoriseerd verkeer dat de rotonde op- en afrijdt is vooral gefocust op de rotonde.

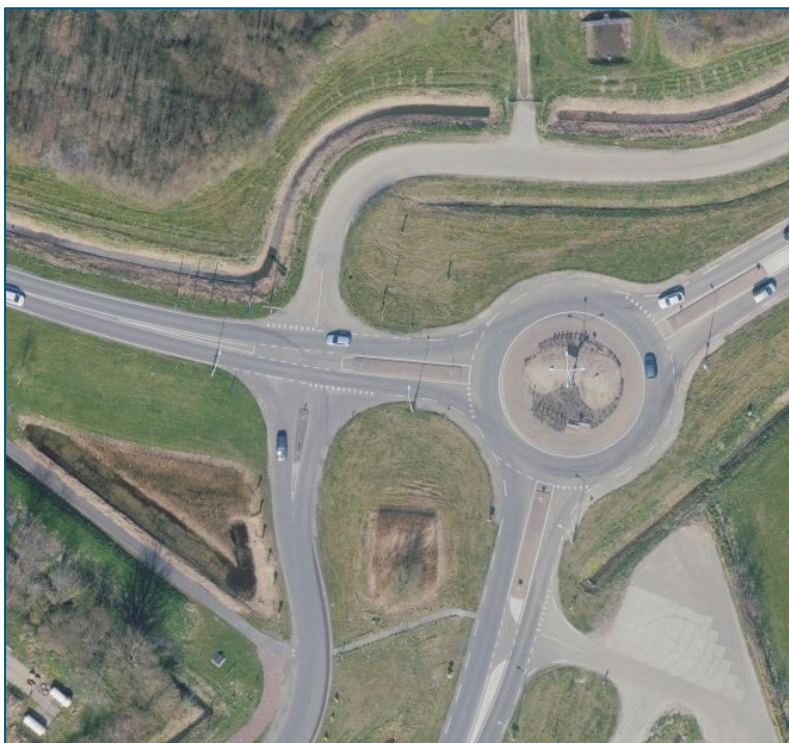
Langs de Roelandsweg (aan de zuidzijde) is een vrijliggend tweerichtingen fietspad aanwezig en sluit aan op de Lagezoom-zuid. Voor fietsers richting Burgh-Haamstede is een vrijliggend tweerichtingen fietspad aanwezig aan de westzijde van de Lagezoom-zuid. Fietsers richting Scharendijke moeten de rijbaan van de Lagezoom-zuid opfietsen, de Roelandsweg oversteken en op de Lagezoom-noord op de rijbaan hun route vervolgen naar Scharendijke.

Tegenover de aansluiting van het vrijliggend fietspad Roelandsweg – Lagezoom is een jaagpadje aanwezig ter ontsluiting van het perceel Lagezoom 10. Dit padje is alleen toegankelijk voor voetgangers en niet voor fietsers. Dit is duidelijk met bebording aangegeven, zie figuur 6-2.



Figuur 6-2 – jaagpadje Lagezoom (StreetSmart)

Het kruispunt Roelandsweg – Lagezoom oogt ruim opgezet. Er zijn ruime bochtstralen aanwezig om van de Roelandsweg de Lagezoom op te rijden (en andersom) en in alle bochten zijn grasbetontegels aanwezig. Er zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig op het kruispunt: het fietsverkeer maakt gebruik van de rijbaan. Er is geen fysiek middeneiland aanwezig waar fietsers zich op kunnen opstellen, waardoor fietsers in één keer moeten oversteken.



Figuur 6-3 – Lagezoom (StreetSmart)

Problematiek

Fietsers zijn regelmatig de weg kwijt bij de oversteek Roelandweg - Lagezoom. Zij weten niet waar ze naartoe moeten voor de richtingen Renesse, Burgh- Haamstede en Scharendijke. Op en rond de belangrijke beslispunten voor fietsers is geen bewegwijzering aanwezig. Daarbij zijn op de oversteek Roelandsweg – Lagezoom geen fietsvoorzieningen aanwezig en oogt het kruisingsvlak groot. De geleiding voor fietsers op het kruisingsvlak mist. Hierdoor is de situatie voor fietsers onduidelijk en verwachten auto's hier geen fietsers, dit is een knelpunt.

Het komt met enige regelmaat voor dat fietsers uit het centrum Renesse naar Scharendijke recht door het jaagpadje naar Lagezoom nr. 10 opfietsen, terwijl dit niet de bedoeling is. De twee liggen in elkaars verlengde en voelt daardoor natuurlijk aan, ondanks de bebording. Voor Scharendijke moeten fietsers de Lagezoom-zuid opfietsen en bij de oversteek Roelandsweg – Lagezoom oversteken, om via de Lagezoom-noord hun weg te vervolgen.

Daarbij is het de verwachting dat de verkeerdruk op de Lagezoom de komende jaren zal toenemen als gevolg van de nieuwe recreatieve ontwikkelingen. Het gaat hier om:

- Uitbreiding en herontwikkeling Camping de Oase
- Herontwikkeling Noordzee Residence (voormalige Camping Bona Fide en Karavaan)
- Gebruik resterend terrein Lagezoom als overloopfunctie P+R op piekmomenten
- Aanleg Pumptrack aan voorzijde bedrijventerrein Duinzoom

Het is hierdoor extra van belang dat er een duidelijke verkeerssituatie wordt gerealiseerd.

SO-ontwerp

Er zijn twee SO-ontwerpen uitgewerkt voor oversteek Roelandsweg - Lagezoom. Zie figuur 6-4 en 6-5 voor de SO-ontwerpen.

- Optie 1: fietsoversteek oostkant
- Optie 2: fietsoversteek westkant

Optie 1: Fietsoversteek oostkant

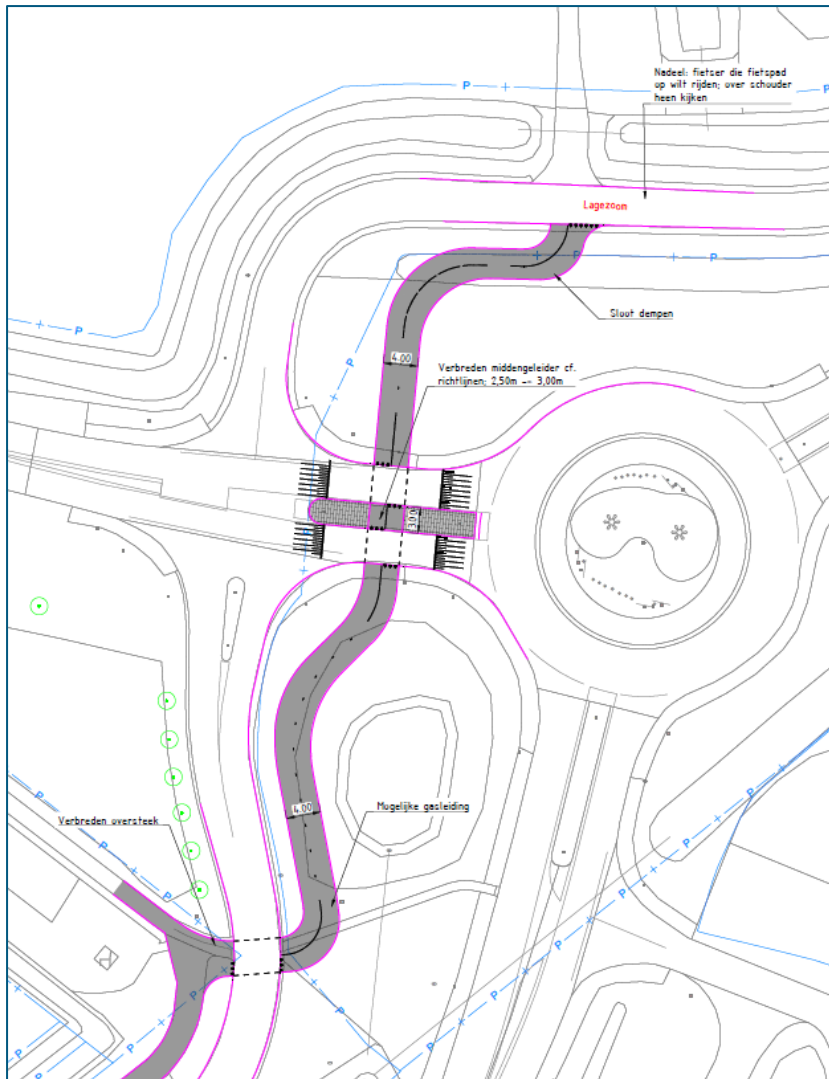
Aan de oostkant van de oversteek Roelandsweg – Lagezoom wordt een fietsoversteek gerealiseerd. Er wordt gebruik gemaakt van het bestaande middeneiland van de Rotonde N652, zo kunnen fietsers in twee fasen oversteken en hebben zij een rustmoment. Fietsers steken uit de voorrang over. Ter attentieverhoging en snelheidsremming wordt de fietsoversteek op een plateau gerealiseerd. De fietsoversteek is, met uitzondering van het plateau, hiermee uniform aan de fietsoversteek bij de noordelijke rotonde N652 – Stoofweg.

Optie 2: Fietsoversteek westkant

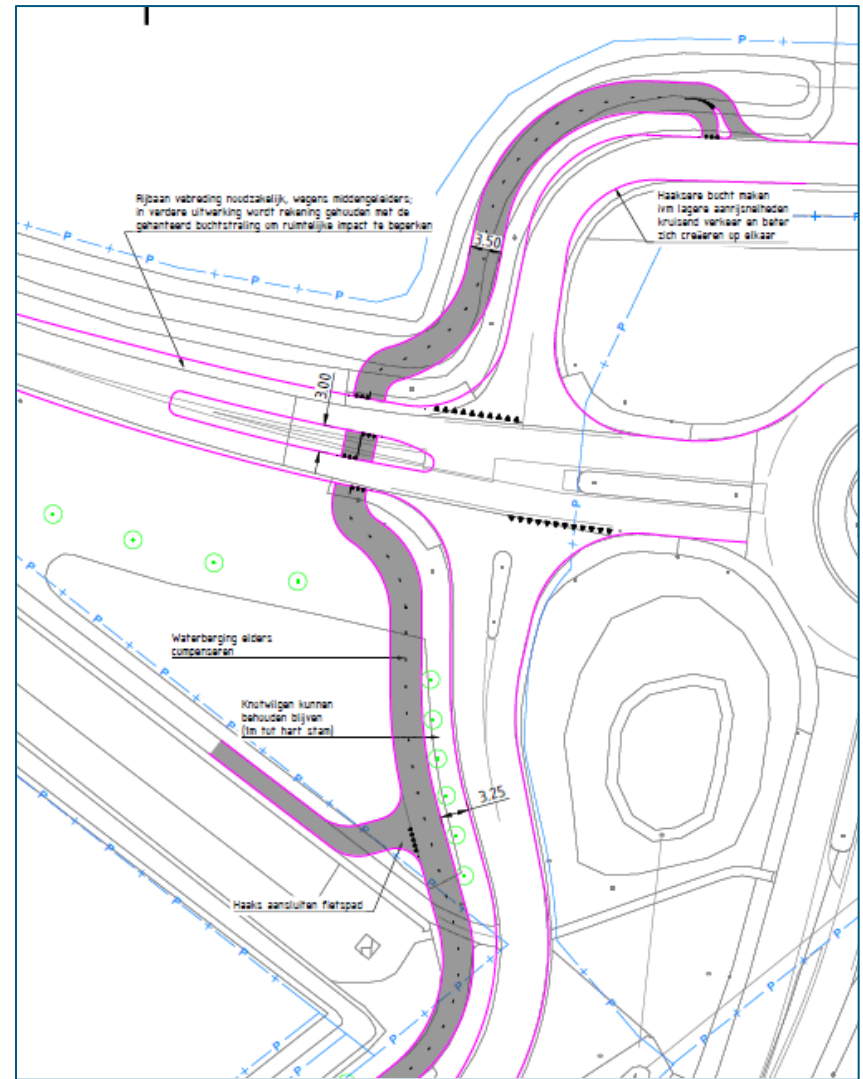
Aan de westkant van de oversteek Roelandsweg – Lagezoom wordt een fietsoversteek gerealiseerd. Er wordt een extra middeneiland aangebracht, waardoor fietsers veilig in twee keer kunnen oversteken en een rust moment hebben. Fietsers steken uit de voorrang over. De fietsoversteek wordt niet op een plateau gerealiseerd.

De fietsoversteek sluit door middel van een nieuw te realiseren fietspad aan op de Lagezoom-noord en op het vrijliggende fietspad Stoofweg. Aan beide zijdes moet water worden gedempt en elders worden gecompenseerd. De locatie(s) hiervoor dient nader bepaald te worden. De aansluiting tussen het nieuwe fietspad en het fietspad Roelandsweg wordt haaks aangesloten en wordt licht uitgebogen, zodat fietsers niet meer rechtdoor het jaagpadje opfietsen.

Gekozen wordt om optie 2: Fietsoversteek westkant verder uit te werken naar een VO-ontwerp. Optie 1: Fietsoversteek oostkant is uniform met de noordelijke rotonde N652 – Stoofweg. Door de fietsoversteek tussen de rotonde en de oversteek Roelandsweg – Lagezoom te plaatsen, ontstaan op een kleine afstand veel conflictpunten en neemt de taakbelasting op de automobilist toe. De aansluiting N652 noord op de rotonde is ook zodanig, dat de aanrijnsnelheid van gemotoriseerd verkeer de Roelandsweg op, relatief hoog is. De afstand tussen de rotonde en de oversteek is kleiner dan bij de noordelijke rotonde, terwijl de verkeersdruk op dit tracé hoger ligt. Hierdoor is de optie minder veilig dan gedacht.



Figuur 6-4 – optie 1: fietsoversteek oostkant Lagezoom SO



Figuur 6-5 – optie 2: fietsoversteek westkant Lagezoom SO

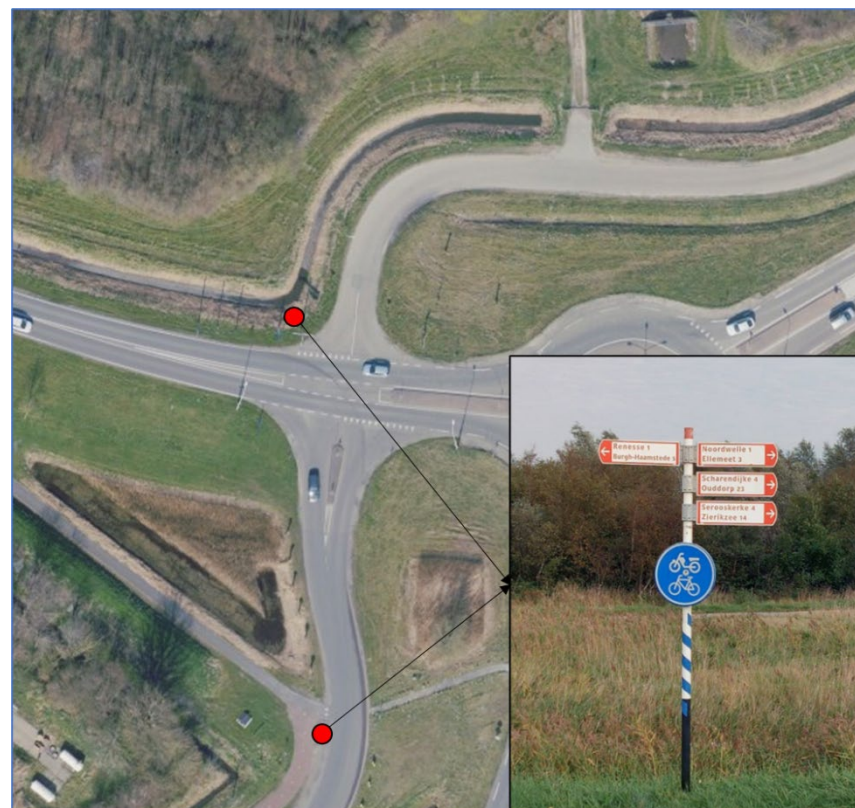
Fietsbewegwijzering

Het realiseren van een fietsoversteek is een kostbare maatregel. De actuele problematiek op dit punt is het zoekende fietsverkeer. In de bestaande situatie is geen fietsbewegwijzering aanwezig. Bij de noordelijke rotonde N652 – Stoofweg is dit wel het geval (zie uitsnede op figuur 6.6). Het toevoegen van fietsbewegwijzering zou de kern van het probleem moeten aanpakken: fietsers weten niet waar ze naartoe moeten.

Het plaatsen van fietsbewegwijzering op de beslispunten voor de fiets is een quick-win maatregel die de gemeente kan uitvoeren, voordat grote infrastructurele maatregelen worden uitgevoerd. In figuur 6-6 is weergegeven waar de fietsbewegwijzering geplaatst moet worden.

Mocht na de realisatie van de quick-win blijken dat het probleem blijvend is, kan de gemeente er alsnog voor kiezen de fietsoversteek te realiseren (volgens optie 2).

Om de bewegwijzering te kunnen plaatsen, is overleg nodig met de provincie Zeeland, nu dit deel van de Roelandsweg/Lagezoom buiten de bebouwde kom ligt, in het beheergebied van de provincie.



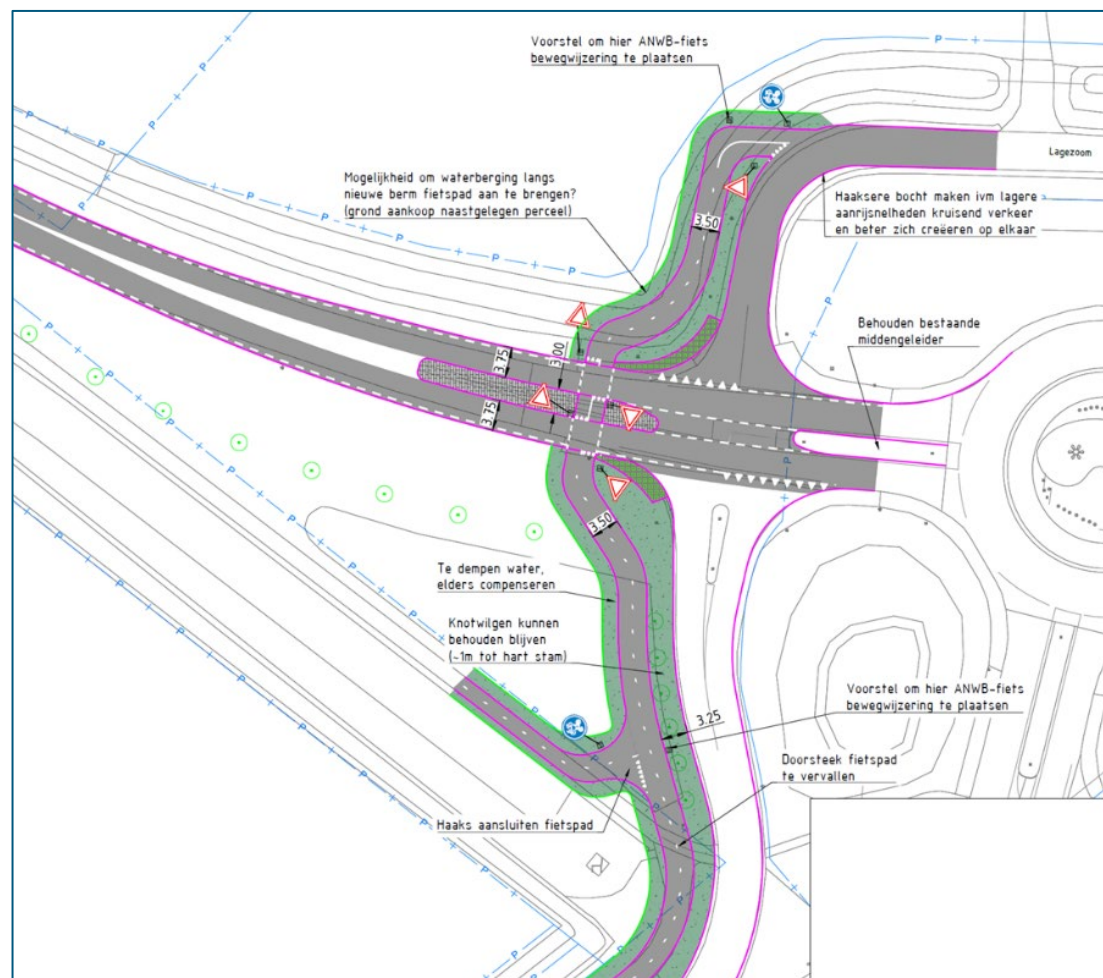
Figuur 6-6 – fietsbewegwijzering Lagezoom (StreetSmart)

VO-ontwerp

In figuur 6-7 is het VO-ontwerp van de fietsoversteek Roelandsweg – Lagezoom weergegeven.

Ten opzichte van het SO zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- Er is fietsbebording toegevoegd om zoekend fietsverkeer te voorkomen.
- De aansluiting van het nieuwe fietspad op de Lagezoom-noord is naar het zuiden verplaatst in het verlengde van de bocht. Dit is de meest logische, korte route. Hierdoor wordt voorkomen dat fietsers een kortere route kiezen door het groen. De aansluiting is haaks in de bocht aangesloten en de rijbaan in de bocht is tevens haakser, zodat gemotoriseerd verkeer een lagere aanrijsselheid heeft.
- Verder zijn de bochten aangepast met nieuwe rammelstroken zodat ook landbouwvoertuigen de Roelandsweg op kunnen rijden.



Figuur 6-7 – optie 2: fietsoversteek westkant Lagezoom VO

7. Parkeren

Voor bezoekers met de auto van de kern Renesse is het P+R 'Transferium' de aangewezen parkeerplaats. Het P+R is gratis, heeft veilige toegangswegen en heeft voldoende capaciteit. In de voorgaande studie (Royal HaskoningDHV, 2022) is geconstateerd dat, ondanks het P+R, parkeerproblemen spelen in het centrumgebied. Dit komt met name doordat bezoekers denken dat parkeerterrein de Oude Moolweg de beste parkeervoorziening is bij het centrum. Ze zijn niet bekend met het P+R en gaan op zoek naar andere parkeervoorzieningen. Vaak weten ze ook niet dat de P+R gratis is en dat op de Oude Moolweg betaald parkeren geldt.

In het centrumgebied zijn, naast het P+R, twee andere parkeerplaatsen aanwezig (zie figuur 7-1):

- Parkeerplaats Oude Moolweg
- Parkeerplaats Zeeanemoonweg

In de huidige situatie lijkt voor veel bezoekers de parkeerplaats aan de Oude Moolweg de centumparkeerplaats. Deze is in online kaarten goed zichtbaar en lijkt de parkeerplaats die het dichtste bij de winkels is. Echter is de praktijk anders, de Oude Moolweg kent een zeer beperkte capaciteit en is betaald parkeren en de loopafstand is vrijwel gelijk aan die vanaf de P+R. Dit geldt tevens voor de parkeerplaatsen aan de Zeeanemoonweg. Hierdoor gaat veel gemotoriseerd verkeer een parkeerplek zoeken in het centrum (bij de Oude Moolweg of de Zeeanemoonweg) en parkeert niet op de P+R.

In de voorgaande studie is daarom geadviseerd om de situatie voor alle bezoekers zo duidelijk mogelijk te maken. Door het openbaar parkeren in het centrum te verbieden en die plekken beschikbaar te stellen voor bewoners en ondernemers (bijvoorbeeld voor werknemers) ontstaat de meest overzichtelijke situatie.

- Afsluiten van het parkeerterrein Oude Moolweg voor bezoekers (in ieder geval op drukke en zeer drukke dagen). Dit parkeerterrein kan dan alleen toegankelijk gemaakt worden voor vergunninghoudersparkeren (voor bewoners en ondernemers);
- Verwijderen openbare parkeerplekken in het centrum. Met name de

parkeervakken aan de Zeeanemoonweg. Eventueel kan hier ook vergunninghoudersparkeren worden ingevoerd (voor bewoners of ondernemers).



Figuur 7-1 parkeerplaatsen Oude Moolweg & Zeeanemoonweg (StreetSmart)

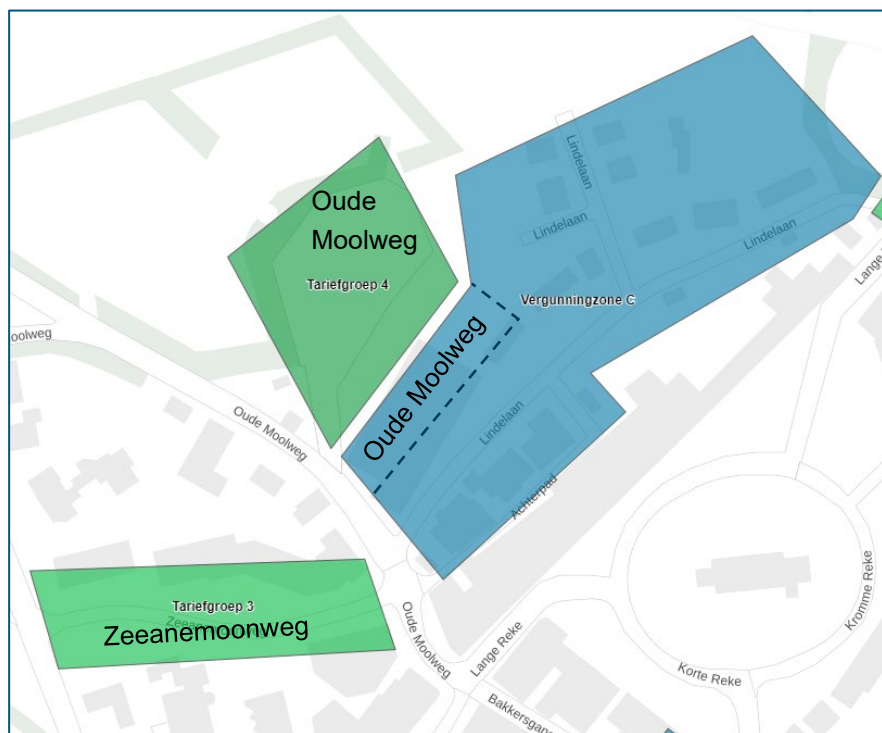
7.1 Huidige situatie

Parkeerregulering

In de huidige situatie maken de parkeerterreinen Oude Moolweg en Zeeanemoonweg onderdeel van uit van Tariefgroep 3, Tariefgroep 4 en Vergunningszone C. Zie figuur 7-2 voor een overzichtsplaatje.

Het parkeerterrein van de Oude Moolweg bestaat uit twee delen:

- Parkeerplaatsen Vronenburg Vergunningszone C
- Openbare parkeerplaats Tariefgroep 4



Figuur 7-2 parkeerregulering

Tabel 7-1 parkeerregulering

Parkeer- vergunningszones	Tariefgroep 3	Tariefgroep 4	Vergunningszone C
Perioden	In de periode van 1 april t/m 31 oktober maandag t/m zaterdag van 10:00 tot 18:00; zondag van 12:00 tot 18:00;	In de periode van 1 april t/m 31 oktober maandag t/m zaterdag van 10:00 tot 18:00; zondag van 12:00 tot 18:00;	In de periode van 1 april t/m 31 oktober maandag t/m zaterdag van 10:00 tot 18:00; zondag van 12:00 tot 18:00;
Prijs	€ 2,00 per uur	€ 2,00 per uur Dagkaart € 10,00	-
Parkeerduur	Max. 1 uur	Nvt.	Met parkeervergunning onbeperkt

Gebruik

In de huidige situatie maken vooral bezoekers van het centrum Renesse gebruik van de parkeerterreinen Oude Moolweg en Zeeanemoonweg.

De parkeerplaatsen aan de Zeeanemoonweg worden vooral gebruikt voor korte bezoeken aan het centrum, immers geldt hier een parkeerduur van maximaal 1 uur. Mensen die snel een pakketje komen ophalen bij de Primera of even langs een winkel gaan, parkeren hier hun auto.

Het parkeerterrein van de Oude Moolweg wordt gebruikt voor een langduriger bezoek aan het centrum. Tijdens de schouw in de voorgaande studie is aan bezoekers gevraagd waarom zij gebruik maken van dit parkeerterrein en niet van de P+R. De bezoekers gaven aan dat zij niet afwisten van het bestaan van de P+R en dat Google aangaf dat de P+R gesloten was.

Daarbij wordt het parkeerterrein Oude Moolweg gebruikt door bezoekers van het dorpshuis, wat zich op de hoek van de Zeeanemoonweg - Oude Moolweg bevindt.

7.2 Parkeerbeleid

De Gemeente Schouwen-Duiveland hanteert het Parkeerbeleid 2017-2020. Hierin worden de opgaves, ambities, het beleid en de uitvoering beschreven. Het document start met een inventarisatie van het parkeerbeleid. Renesse valt hierin onder het gebied Westhoek.

Hieronder is een korte samenvatting gegeven van de relevante stukken uit het parkeerbeleid voor de parkeeropgave van de Zeeanemoonweg en Oude Moolweg.

Inventarisatie

In het parkeerbeleid staat beschreven dat op structuurniveau een knelpunt in de bereikbaarheid van de parkeerterreinen is voor de bezoekers van Westhoek. Komende vanaf de hoofdwegen (o.a. Recreatieverdeelweg) wil je in principe ongehinderd, zonder een woongebied te doorkruisen, naar je plaats van bestemming (parkeerterrein) rijden. Een deel van de parkeerterreinen is echter dusdanig gesitueerd dat dit niet mogelijk is, zoals o.a. het terrein aan de Oude Moolweg.

Ten aanzien van het vergunning parkeren zijn er voor wat betreft de bewoners geen berichten dat hier problemen zijn. Het systeem voldoet aan de behoefte om, ook tijdens het seizoen, als bewoner over een parkeerplaats te kunnen beschikken.

Bij ondernemers/bedrijven die gevestigd zijn buiten de werkingssfeer van het parkeerbeleid is sprake van onvrede, doordat zij binnen de betaald parkeren zone dienen te parkeren. Voor hotels, pensions, etc. bestaan mogelijkheden ten aanzien van vergunning verstrekking.

Ambitie

Aan de hand van de inventarisatie heeft de gemeente ambities opgesteld. De ambities specifiek voor Westhoek luiden als volgt:

- Bij de overgang naar het kustgebied (in de duinzone) en aan de randen van kernen liggen de grote(re) parkeerterreinen die de dagjesmensen opvangen. Deze terreinen zijn goed en veilig bereikbaar vanaf de hoofdinfrastructuur, met beperking van de overlast voor bewoners van de Westhoek.
- Indien de parkeerterreinen niet direct in of tegen de duinzone aanliggen dienen aanvullende maatregelen genomen te worden in de zin van bijvoorbeeld

natransport.

- Met bebording verwijzen we bezoekers naar parkeerterrein de Rotonde bij Westenschouwen en in de omgeving van Renesse naar parkeerlocatie.
- Kort parkeren voor bezoekers en parkeren voor bewoners vindt uiteraard in de kern zelf plaats.

Beleid

In het beleid staat beschreven dat het langparkeren in Westhoek op een aantal plaatsen verbeteringen nodig heeft. Ten aanzien van de Oude Moolweg staat het volgende:

- De parkeerterrein Oude Moolweg is alleen bereikbaar via een route door de kern Renesse. In principe is dit niet gewenst. Er kan worden overwogen of de functie van het parkeerterrein Oude Moolweg kan worden verplaatst naar de rand van Renesse. Metingen voor de omgeving Renesse tonen aan dat de aanwezigheid van het P+R een opvang creëert waarmee ook op piekmomenten het parkeren goed georganiseerd wordt.

Ten aanzien van het vergunning parkeren staat het volgende:

- De huidige situatie geeft geen aanleiding om hier wijzigingen in aan te brengen. Wel speelt in Westenschouwen een tekort aan plaatsen voor medewerkers van de horeca. In het hoogseizoen zijn hier te weinig plaatsen op korte afstand beschikbaar.

7.3 Gewenste situatie

Idealiter parkeert de bezoeker van het centrum Renesse alleen op het P+R, secundair het parkeerterrein van de Laône. De andere parkeerterreinen en -plaatsen, zoals de Oude Moolweg en Zeeanemoonweg, zouden voor bewoners en ondernemers moeten zijn.

Specifiek voor het parkeerterrein van de Oude Moolweg geldt dat bezoekers van het dorps huis hier ook moeten kunnen parkeren. In het dorps huis wordt een enkele keer per jaar een bruiloft of begrafenis gefaciliteerd. Het huidige digitale parkeersysteem biedt voldoende ruimte om hierin te faciliteren.

7.4 Maatregelen

Wij stellen voor de parkeerplaatsen van de Oude Moolweg en Zeeanemoonweg jaarrond (365 dagen per jaar), 24 uur per dag in te stellen voor vergunninghouders, conform het bestaande parkeerbeleid. De twee parkeerplaatsen worden alleen toegankelijk voor bewoners en ondernemers.

24 uur is beter passend om verkeer in het centrum in de avonduren te voorkomen. Jaarrond om gedurende het hele jaar drukte te voorkomen, in zowel drukke perioden (zoals bij evenementen) als in de winterperiode. In de winterperiode (dal seizoen) is steeds vaker sprake van toeristische piekmomenten. Bovendien wordt hiermee duidelijkheid gecreëerd voor bezoeker: het terrein is jaarrond alleen voor vergunninghouders.

Het weghalen van de openbare functie van de Oude Moolweg (en van de Zeeanemoonweg) is hiermee conform het parkeerbeleid van de gemeente. Het enige nadeel van het uitbreiden van de vergunningszone is het wegvallen van de inkomsten uit het betaald parkeren van Tariefgroep 3 (Zeeanemoonweg) en Tariefgroep 4 (Oude Moolweg). De gemeenteraad heeft tijdens de vaststelling van de begroting 2024 (op 9 november 2023) ingestemd met het structurele verlies aan inkomsten.

Voor de bezoekers van het dorps huis (voor begrafenissen en bruiloften) geldt dat men gebruik kan maken van de regeling voor bezoeker parkeren onder het vergunning regime. Er is recht op 300 uren tegen een tarief van €0,50 cent per uur om 'bezoek' op vergunningshouder plaatsen te faciliteren. De gemeente heeft hier een digitaal systeem voor beschikbaar. In samenspraak met de beheerster van het dorps huis wordt beoordeeld of dit systeem in de praktijk werkbaar is. Zo niet, dan gaat de gemeente in overleg met de beheerster om te bezien op welke alternatieve wijze er incidenteel parkeerplaatsen voor rouwen en trouwen beschikbaar gemaakt kunnen worden.

De gemeente krijgt eveneens signalen dat de parkeerplaats (op eigen terrein) van Huisartsenpraktijk Renesse (Jan van Renesseweg 6) met enige regelmaat vol staat. De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn niet meer toereikend voor de bezoekers. Voor de huisarts geldt eveneens dat hij gebruik kan maken van de bezoekersregeling.

De vrijgekomen parkeerplaatsen aan de Zeeanemoonweg worden hiermee niet specifiek toegewezen aan het dorps huis of aan de huisarts. De twee mindervalide parkeerplaatsen aan de Zeeanemoonweg blijven beschikbaar. Indien in de praktijk blijkt dat het systeem niet afdoende werkt, vooral voor de bezoekers van het dorps huis, dan gaat de gemeente in overleg met de beheerster op zoek naar een passende oplossing.

Verdere aandachtspunten zijn:

- Een dynamisch bewegwijzeringssysteem kan ondersteunend zijn aan het voorkomen van het zoekverkeer in het centrum van Renesse. Een dergelijk systeem moet integraal worden onderzocht voor heel Renesse.
- De gemeente moet in het vervolgproces de afstemming zoeken met de eigenaar/exploitant van de laadpalen op beide parkeergelegenheden.

Bijlage

Bijlage 1	Notulen & presentatie startoverleg
Bijlage 2	Notulen & presentatie werksessie
Bijlage 3	Notulen & presentatie voortgangsoverleg
Bijlage 4	Notulen & presentatie voortgangsoverleg
Bijlage 5	Notulen & presentatie voortgangsoverleg
Bijlage 6	SO-ontwerpen
Bijlage 7	VO-ontwerpen
Bijlage 8	SSK-kostenramingen
Bijlage 9	Inrichtingsopties Laône
Bijlage 10	Fietsstraat

Bijlage 1 Notulen & presentatie startoverleg

Bijlage 2 Notulen & presentatie werksessie

Bijlage 3 Notulen & presentatie voortgangsoverleg

Bijlage 4 Notulen & presentatie voortgangsoverleg

Bijlage 5 Notulen & presentatie voortgangsoverleg

Bijlage 6 SO-ontwerpen

Bijlage 7 VO-ontwerpen

Bijlage 8 SSK-kostenramingen

Bijlage 9 Inrichtingsopties Laône

Bijlage 10 Fietsstraat